A°. 1859. N°. 271.

MAANDAG 14 NOVEMBER.

UTRECHTSCHE PROVINCIALE EN STADS-COURANT

Algemeen Advertentie-Blad.

UTRECHT, Zondag 13 November.

Het besluit van de centrale konstituerende vergadering van Midden-Italië is naauwelijks bekend geworden, of daar komt de *Moniteur*, om 's keizers afkeuring op dat besluit openbaar te maken, terwijl de koning van Sardinië tevens de verzekering geeft, in een brief, in antwoord op dien des keizers, dat hij niets zal doen wat eenigermate de besluiten van het kongres kon vooruitloopen. Met dit al is Italië thans weder aan zich zelf overgelaten, en heeft de keuze van den prins van *Savoije-Carignan* niets anders opgeleverd, dan dat daardoor het middel, om eene andere keus te doen voor het oogenblik niet wel meer bereikbaar is.

Maar toch is de benoeming van den prins, al is het ook, dat die geen direkte vruchten oplevert, van groote beteekenis: het is een volledig protest tegen de gekombineerde werking van Frankrijk en Oostenrijk, om de weggeloopen hertogen weder in hunne landen terug te brengen; het is een protest tegen een wil, die eerst den volkswensch opwekte, en dien met kracht van geest en wapenen ondersteunde, om hem later met alle magt weder te doen verdrijven, en tot het niet terug te brengen. Italië wil echter niet terugkeeren van den weg der vrijheid, en Europa mag niet tegenwerken, wat aan Italië een aan gansch Europa tot niet strekken en tot rust en orde kan leiden. Italië behoort aan zich zelf, zoo als elk land zich zelf toebehoort, en ware het al, dat in 1815 Europa van meening was, dat het voor zijne algemeene zekerheid beter was, dat Lombardije en Venetië onder den schepter van Oostenrijk kwamen, iets waaruaar Oostenrijk reeds sedert onheugelijke jaren getracht had, thans vordert diezelfde rust, dat het bewind van het huis *van Habsburg* over de Italiaansche staten ophoude, en teregt zegt dan ook heden *Le Nord*, dat hetzelfde regt dat Europa bezat, om Italië Oostenrijksch te maken, ook thans in de hand van Europa is, om Italië, en daaronder dan ook Venetië, weder aan Oostenrijk te ontnemen, dat het slecht heeft geregeerd, en het dus, in het belang van het algemeen, niet meer moet toebehooren.

Van Venetië gesproken, schijnt Oostenrijk trouwens nog weinig gevolg te geven aan zijne belofte om zich te beteren. De belastingen blijven er ondragelijk, de veroordeelingen zijn er nog aan de orde van den dag; de inrigtingen van hooger onderwijs blijven gesloten; zij die regt hebben op de te verleenen amnestie worden ter dood gebragt na gevonnisd te zijn voor opzettelijk daartoe benoemde kommissien, uit de meest reaktionnaire elementen bestaande.

Het kongres zal nu wel spoedig bijeenkomen. Graaf *Walewski* zegt, in zijne cirkulaire betreffende de Zuricher overeenkomst, dat men zich te Zurich niet heeft bezig gehouden met de kwestiën, derden, daar niet vertegenwoordigd, rakende en die men voor het kongres heeft overgelaten. Zoo hebben Frankrijk en Oostenrijk zich wel verstaan over de schikkingen, die zij het best achten om Italië's toekomstige organisatie te regelen, maar het kongres zal toch in deze moeten beslissen. Het kongres zal zich, daarvan kan men zeker zijn, tegen alle gewapende tusschenkomst verklaren, maar dat zal niet genoeg zijn, zoo men de op het oogenblik heerschende zedelijke interventie laat bestaan. Het komt toch op hetzelfde neêr, de Italianen met de wapenen in de hand te dwingen, te doen wat men wil, of tot hen te zeggen: »Uwe hertogen dringen we u niet op; wij zullen ze nooit met geweld in hun gezag herstellen; maar wij zullen ook geen ander bestuur dulden dan het hunne. Ge wilt u aan Sardinië aansluiten? Dat is onmogelijk. Ge wilt een regentschap? Dat 's nog veel onmogelijker. Ge wilt u tot eene republiek vereenigen? Daar is nog het minst van alles aan te denken. Er blijft u dus niets over dan uwe heeren terug te roepen, maar, let wel, wij noodzaken u er niet toe!"

De sinds gister ontvangen **telegrafische depeches** laten wij hieronder volgen:

Madrid, Vrijdag. De *Gazzeta* publiceert eene cirkulaire aan de vertegenwoordigers van Spanje in het buitenland, waarbij gezegd wordt, dat Spanje geenerlei ontwerpen tot verovering koestert.

Weenen, Vrijdag. De tijding van het sluiten van den vrede heeft bijna geen indruk op het publiek te weeg gebragt.

Frankfort, Zaturdag. In de Bondsvergadering, die heden gehouden wordt, zal een besluit vallen op het rapport door de bondskommissie uitgebragt in zake de Keurhessische staatsregeling. Men verwacht, dat deze aangelegenheid aan een nader onderzoek door die kommissie zal worden onderworpen.

Londen, Zaturdag. De *Observer* betwijfelt het, dat *Napoleon* de aanneming van het regentschap verboden heeft, en, zoo dat al geschied is, dat *Victor Emmanuel*, zich daaraan zou hebben gestoord.

Marseille, Zaturdag. De heer *de Lesseps* zal zich heden avond naar Konstantinopel inschepen.

De bladen dezer stad melden, dat den 27. Oktober instruktiën van de Fransche regering te Alexandrië zijn ontvangen om elke daad, welke in strijd is met de regten der maatschappij voor de doorgraving van de landengte van Suez, te beletten.

Parijs, heden, Zondag. De *Moniteur* bevat een rapport van den admiraal *Rigault de Guenouilly* over een gevecht met de Cochin-Chinezen op 7 Sept. De vijand heeft daarbij groote verliezen geleden. De onzen hebben zijne forten, zijne artillerie vernield en hen op de vlugt geslagen. Onze verliezen bedroegen 10 dooden en 40 gewonden.

In de zitting van de Tweede Kamer der staten generaal van gister, hebben *negen* sprekers over het wets-ontwerp, tot bekrachtiging der koncessiën voor spoorwegen, gesproken. Het ontwerp is verdedigd door de heeren *Meylink*, *Dirks*, *Strens* en *de Lom de Berg*. Ook heeft de heer *Gevers Deynoot* de aanneming van de voordragt wenschelijk geacht.

De heeren *Kingsma*, *Wybenga* en de Rotterdamsche afgevaardigde, de heer *Olivier*, hebben het ontwerp bestreden; de laatste spreker vooral op grond, dat hij aan eene verbetering onzer waterwegen boven den aanleg van spoorwegen de voorkeur gaf, en dat hij de gelijktijdige daarstelling van een zoo groot aantal lijnen afkeurde.

De heer *van Zuijlen van Nijevelt* zal zijne stem bepalen naar de inlichtingen, die hem door den minister van finantiën zullen gegeven worden.

In een bijvoegsel deelen wij heden de redevoering, die onze Volksvertegenwoordiger mr. *N. P. J. Kien* in de belangrijke zaak der spoorweg-voordragten in de Tweede Kamer gehouden heeft, in haar geheel mede.

Bij een volgend nommer hopen wij de volledige redevoering van onzen Volksvertegenwoordiger mr. *E. van Voorthuysen* over datzelfde onderwerp te kunnen voegen.

Bij 't doorlezen van de rede van mr. *Kien*, zal men ontwaren, dat o. a. eene misstelling was geslopen in het uittreksel, dat wij daarvan vroeger opnamen, waarin sprake was van 't geen de heer *Kien* in 1838 in de Kamer zou gezegd hebben. De heer *Kien* was toen nog geen lid der Kamer.

— Het vertrek van Z. M. van het Loo naar 's Hage is, naar men verzekert, op 15 dezer bepaald. *Arnh. Ct.*

— Z. M. heeft aan *J. C. van der Wolff Courrech* vergund zijne standplaats als notaris over te brengen van de gemeente Edam naar Purmerende, zijnde hem tevens verleend eervol ontslag als plaatsvervangend kantonregter te Edam.

— Eene telegrafische dépêche uit Châlons meldt, dat de keizer en de keizerin der Franschen van Compiègne gister morgen te Châlons waren aangekomen, om H. M. de koningin der Nederlanden op hare doorreis naar Stuttgardt te ontmoeten.

— In de *Amst. Ct.* leest men: Op Donderdag den 10. dezer werd het vaderland van een zijner uitstekendste geleerden beroofd. In den hoogen ouderdom van 84 jaren, overleed te Amsterdam de algemeen geachte oud-hoogleeraar *Gerardus Vrolik*, sedert 1797 professor aan de Illustre-school dier stad. Geboren te Leyden den 25 April 1775, legde hij zich in zijne moederstad, vooral onder de leiding van den beroemden *Brugmans*, met grooten ijver op de natuurkundige wetenschappen toe, en gaf daarvan in het jaar 1795 eene merkwaardige proeve. Den 3. April 1797 aanvaardde hij het Amsterdamsche professoraat in de plantenkunde, met eene merkwaardige en nog steeds belangwekkende oratie over de verdiensten der Amsterdammers in het bevorderen der plantenkunde. In het volgende jaar (1798) werd hem, benevens de kruidkunde, opgedragen het onderwijs in de physiologie, ontleed- en verloskunde, waarmede hij tot in 1820 werkzaam bleef. Hij heeft tot in hoogen ouderdom het volledig gebruik zijner ligchaams- en zielsvermogen behouden, en wordt door allen, die het voorregt hadden hem te kennen, opregtelijk betreurd.

*— Van wege de Alg. Synode der Nederl. Herv. Kerk is, ten einde daarop de konsideratiën der bevoegde kerkelijke besturen te vernemen, aan dezen toegezonden het gerevideerde art. 23 van het Alg. Reglement, zooals het door de jongste synodale vergadering voorloopig is aangenomen. Volgens dat gerevideerde artikel oefent iedere gemeente het regt tot benoeming van ouderlingen en diakenen, en tot beroeping van predikanten, behoudens de regten van derden, uit, door den kerkeraad, tenzij de volstrekte meerderheid van de meerderjarige, niet bedeelde en niet onder censuur staande manslidmaten, voor zooveel zij niet korter, dan één jaar bij haar ingeschreven waren, begeeren op andere wijze zulks te doen, voor zooveel de ouderlingen en diakenen betreft, in welk geval zij het schriftelijk vraagt bij den kerkeraad, als wanneer het provinciaal kerkbestuur daartoe magtiging kan verleenen, na het klassikaal bestuur en den kerkeraad gehoord te hebben. Ingeval de magtiging verleend wordt, ontwerpt de kerkeraad met de oud-ouderlingen en oud-diakenen een reglement van orde, dat in werking treedt, na goedgekeurd te zijn door het klassikaal of, bij verschil, door het provinciaal bestuur. Tot de vorige wijze van benoeming mag geene gemeente terugkeeren dan langs denzelfden wettigen weg.

*— In den nacht van 10 op 11 dezer had alhier aan de Catharijne-barrière een ongeval plaats, dat droevige gevolgen na zich had kunnen slepen. — Twee schippers hadden zich in het vooronder van hun schuit ter ruste begeven en een pot met dampende kolen ter verwarming bij zich geplaatst. — De kleine ruimte werd weldra door een verstikkenden kolendamp gevuld en bedwelmde beide personen. Een hunner echter ontwaakte, bemerkte het dreigende gevaar en riep om hulp, daar hij zich reeds niet meer in staat gevoelde zijnen makker te redden. Op deze kreten kwam de heer *P. v. K.*, telegrafist aan den Rijn-spoorweg, vergezeld van twee nachtswachts, toesnellen, wien het mogt gelukken de bedwelmde personen in de lucht te brengen en zoodoende aan het leven terug te geven.

— Blijkens een nader verslag van den oogst in de provincie Utrecht, mag men over het algemeen aannemen, dat de oogst dit jaar middelmatig is geweest.

— De beroemde toonkunstenaar *C. E. Reissiger*, eerste hofkapelmeester van den koning van Saksen, is den 7 dezer maand in den ouderdom van 61 jaren te Dresden overleden.

— In de zitting van de Provinciale Staten van Friesland van den 8. ll. is, bij monde van den heer *S. v. Beijma thoe Kingma*, rapport uitgebragt betreffende het adres van mr. *T. van Stolk*, te 's Gravenhage, als gemagtigde van mr. *J. E. Bank*, om subsidie uit de provinciale fondsen, ten behoeve eener voorgenomen bedijking van het eiland Schiermonnikoog. De meerderheid der kommissie is van oordeel, dat de gedachte indijking niet noodzakelijk is en het bedoelde eiland niet als een »schutsmuur" voor Friesland is te beschouwen; dat de ingezetenen van dat eiland, meerendeels zeelieden, weinig door die indijking zullen worden gebaat, maar dat de adressant, als eigenaar van het eiland, bij die indijking, door toeneming der waarde van de landerijen aldaar, zeker het meeste belang er bij heeft. De minderheid wenschte echter eene subsidie te verleenen, en wel van 10 pCt. van de kosten van aanleg. De konklusie van het rapport strekt, om het verzoek te wijzen van de hand. — Dien overeenkomstig is in de zitting van den 10. besloten.

— De *Grondw.* van Antwerpen meldt, onder dagteekening van eergister het volgende:

Gister was in het koninklijk Theater het gerucht in omloop, dat koning *Leopold*, om gezondheids of welligt om andere redenen, de kroon zou nederleggen of op het hoofd van den kroonprins overplaatsen.

— Bij de thans in ons vaderland schier overal heerschende boosaardige tusschenpoozende koortsen vestigt men de aandacht van de geneeskundigen op

een middel, dat, volgens de *Gazette Médicale de Lyon*, door de artsen aldaar tegen deze lastige en hardnekkige ziekte onfeilbaar is bevonden. Dit geneesmiddel is de aether chinicus, tot hiertoe grootendeels aan de scheikundigen onbekend, die in den vorm van gas-inademing moet worden aangewend, tot welk einde men een drachma daarvan op een kompres stort en vervolgens even als chloroforme laat inademen. Daardoor wordt niet alleen een nieuwe koortsaanval voorkomen, maar de paroxysmus of het koortsacces zelfs gestuit of ten minste aanmerkelijk verzwakt; ook hebben de eerste offic. van gez. in het Oostind. leger, de heeren *Wurzeau* en *Groh*, dit geneesmiddel aangeprezen. *Effbl.*

— Uit Harderwijk schrijft men: Het heeft Z. Exc. den minister van oorlog behaagd om het traktement van den kommandant-majoor *M. J. W. Seelig*. te verhoogen met *f* 150 en dat van HH. officieren met *f* 100. De onderofficieren zullen 4, de korporaals 2 cts. per dag meer ontvangen. Deze verhooging is den 1. Julij ingegaan en strekt tot erkenning van de vele buitengewone diensten, sinds lang bij het werf-depot bewezen.

— Z. Ms. korvet Juno is, geheel hersteld van de averij door den laatsten storm gekregen, eergister door de Cycloop naar buiten gesleept, en heeft vervolgens zijn weg naar Batavia voortgezet.

— Zr. Ms. schroefstoomschip Cornelis Dirks, onder bevel van den luit. ter zee 1. kl. *J. F. Koopman*, is den 11. dezer ter reede van Plymouth geankerd, komende van Duins.

WATERHOOGTE.

Arnhem, 12 *Nov.*, 1,92 El.; + AP. 8.87. Gev. 18 d. De Rijnhoogte te Keulen den 11. Nov. 9 voet 3 duim, 9 voet 1½ duim Rijnl.

Bij den Burgerlijken Stand te *UTRECHT* zijn van den 6. tot den 13. Nov. 1859. ingeschreven: ondertrouwd 18 paar; — gehuwd 17 paar; geboren 45, als 26 j. en 19 m.; — overleden 39, als 18 van het m. en 21 van het v. geslacht, waaronder 3 levenloos aangegeven.

BEROEPEN

te Scherpenisse Ds. *J. C. Eijkman* te Rinsumageest.
„ Franeker *J. Posthumus Meijes* te Doesborgh.
„ Mijdrecht de heer *J. G. P. Mulier*, Kand.

AANGENOMEN.

naar Bunschoten door Dr. *A. van der Flier*, kand.

BEDANKT.

voor Warn en Scharl door Ds. *L. Tinholt* te Haarlemmermeer.
„ Scherpenisse door Ds. *M. van Leeuwen*. . . . (meer
„ Sluis door Ds. *J. J. Gobius du Sart* te Bleskensgraaf.
„ Huizen door Ds. *A. P. A. du Cloux* te 's Grevelduin Capelle.

Zitting van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

In de zitting van gister is ingekomen eene kon. boodschap, met aanbieding van een wetsontwerp op den doortogt en het vervoer van landverhuizers.

Daarna zijn de beraadslagingen over de spoorwegkoncessiën voortgezet.

De heer *Meylink* heeft, bij de verdediging der voordragt op de spoorwegen, te kennen gegeven, dat hij den tegenstand tegen het ontwerp beschouwde als een stormram, welke tegen het ministerie werd aangevoerd, en heeft verklaard, dat hij niet gezind was om daartoe mede te werken.

Hij heeft het zeer ongeraden geacht, om de gelegenheid, die thans wordt aangeboden, om de spoorwegen te bekomen, aan welke men zooveel behoefte heeft, te veronachtzamen, en hij zegt, dat, welk besluit ook ten aanzien der rigtingen moge worden genomen, de aanleg ten allen tijde opoffering zal kosten.

De Spr. oordeelt, dat de aanbeveling van het overbruggen van de Lek bij Kuilenburg berust op het gevoelen van slechts één waterbouwkundige, en dat men vertrouwen mag, dat eene brug naar den Moerdijk op goeden, deugdelijken grond zou worden gebouwd. Hij ontkent de afsluiting van Amsterdam, en beweert daarentegen, dat deze handelsstad met de beide lijnen, zoowel met die naar België als met de lijnen naar Duitschland, in dadelijk verband is gebragt.

De heer *Dirks* heeft niet ontveinsd, dat er bezwaren tegen de aangenomen rigtingen kunnen bestaan, maar heeft gemeend, daarin geene voldoende aanleiding te mogen vinden om zich tegen de voordragt te verzetten, terwijl vroegere bedenkingen, welke bij hem tegen den voorgestelden aanleg bestonden, sedert zijn opgelost. Hij heeft doen opmerken, dat men sedert 1850 wel schuld heeft uitgedelgd en belastingen heeft afgeschaft, maar nog niets voor de bevordering der nijverheid heeft gedaan; — dat de aanleg van spoorwegen daartoe kan dienen; — dat deze, goed aangelegd en goed beheerd, meer zullen opbrengen, dan men schijnt te verwachten.

De heer *Kingsma* zegt, dat door de Sprs., die hem vooraf zijn gegaan, vele en in zijn oog zeer gegronde bezwaren tegen dit wetsontwerp zijn ingebragt, en dat de redeneringen van die weinigen, die het voorstel verdedigen, hem, ten opzigte van menig punt, niet hebben bevredigd. Z. i. is de Spr., die hem vooraf is gegaan, de heer *Dirks*, bij zijne verdediging tot eene bevreemdende konklusie gekomen. Thans, nu de grondslagen van een goed spoorwegnet worden gelegd, moet men juist er op bedacht zijn, dat de rigtingen zoo worden gekozen, dat in de goede opbrengst waarborgen zijn gelegen voor de toekomstige uitbreiding. Spr. geeft hierna eenige hoofdbedenkingen op, die bij hem ten deze gerezen zijn. Hij stelt voorop de betuiging, dat hij de bevordering van werken van openbaar nut (waaronder zoo bij uitnemendheid spoorwegen behooren), als eene rijke bron van algemeene welvaart en vooruitgang beschouwt.

Zijne bezwaren betreffen hoofdzakelijk de inrigtingen der spoorweglijnen. Hij is met vele sprekers van meening, dat daarbij het algemeen belang niet genoeg is voor oogen gehouden. Ten einde de IJsselsteden en Arnhem op de kortst mogelijke wijze met het Zuiden te verbinden, schijnt het belang van de hoofdstad, van Utrecht en andere plaatsen te worden bedreigd. Ook de Noordelijke provinciën hebben bij de bedoelde verbinding op verre na niet zooveel belang als bij die tusschen Deventer en Utrecht. Eene verbinding met Noord-Brabant, een rivier-overgang meer in het midden des lands, schijnt hem wenschelijk. Hij vermeent ook, dat het tot standbrengen van een spoorweg tusschen den Helder en Amsterdam of Haarlem zeer wenschelijk is. De rigting van de zoogenaamde Noorderlijn acht hij mede niet zeer gelukkig gekozen. Het internationaal handelsbelang moet hier op den voorgrond staan, en met meest alle sprekers, die dit punt behandelden, zegt hij, dat door de voorgestelde verbinding niet voorzien wordt in de bestaande behoeften. Ten slotte zegt spr. te moeten wijzen op hetgeen ten bate der prov. Zeeland zal worden gedaan. Men wil Vlissingen langs den kortsten weg met Duitschland verbinden; handel en scheepvaart, thans te Vlissingen bijna onmogelijk, zullen daardoor in het leven worden geroepen. Doch hij vraagt, hoeveel jaren er zullen moeten verloopen, eer Vlissingen en Harlingen op eene lijn kunnen worden gesteld. »Ik meen, zegt spr., dat het de roeping der Reg. is in deze materie, in de eerste plaats niet alleen te behouden wat bestaat, maar het bestaande ook door alle redelijke middelen te verbeteren, en tot meerdere ontwikkeling te brengen en eerst daarna te denken aan nieuwe kreatien."

De heer *Gevers Deijnoot* heeft gewezen op het belangrijk voordeel, 't welk men thans reeds in de Vereenigde-Staten geniet van de langs 10,000 mijlen aangelegde spoorwegen, alle bij ondernemingen van bijzondere personen daargesteld, en heeft begrepen, dat, bij de groote behoefte aan dergelijke middelen van verkeer hier te lande, plaatselijke bedenkingen aan de vorderingen van het algemeen belang behoorden te worden opgeofferd.

De heer *Strens* ontwikkelde almede zeer kort zijn gevoelen. Door de twee koncessiën te verleenen had de Regering zijns inziens den kortsten en besten weg ingeslagen om spoorwegen tot stand te brengen, en daarbij ook het meest in den zin en geest der Kamer gehandeld. Ook hij had gaarne gezien de aansluiting van Groningen aan Leer, de lijn van Leeuwarden naar Meppel; zelfs de lijn Utrecht-'s Bosch zou bij hem geen tegenstand hebben ontmoet, indien de Regering die had voorgesteld. Doch zijne konklusie was, dat men de voordragt niet mogt afstemmen, omdat daarin niet was opgenomen hetgeen men *meer* zou hebben gewenscht.

De heer *Wijbenga* had bezwaren tegen de wet. Wanneer hij van de eene zijde was overtuigd, dat in het belang van nijverheid en van verkeer, spoorwegen niet langer in ons Vaderland konden gemist worden, van den anderen kant kon hij er niet toe medewerken, millioenen schats toe te staan voor die spoorwegen en daarbij nog de financiéle toekomst over eene lange reeks van jaren te verzwaren, wanneer dat versnelde middel van vervoer in het eene deel des rijks op ruime schaal zou worden ingevoerd en in het andere deel op in het oogloopende wijze zou worden verwaarloosd. Zijne grieven, ook reeds door andere sprekers in het breede ontwikkeld, waren: dat eene der eerste zeehavens van ons land, Harlingen, niet was verbonden langs den kortst mogelijken weg met het buitenland, ofschoon de geheele toekomst van den Noorderspoorweg enkel was gelegen in de aansluiting met Leer. Ook het gemis aan eene verbinding van Harlingen met Meppel, om zoodoende langs den kortsten weg door Rheine aan te sluiten met Duitschland, werd door den Spr. als eene grief aangemerkt. Niet eens was hij het met den heer *Dirks*, wanneer deze beweerde, dat men slechts nu *begon* om later te voltooijen; wanneer men met eene slechte ondoelmatige lijn begon, dan zou men worden afgeschrikt later eene betere lijn daar te stel len.

De heer *Olivier* acht het van gewigt na deze langdurige diskussie zoo beknopt mogelijk te zijn. Het doel van den aanleg van spoorwegen is volgens de algemeene verklaring om de voorname zeehavens met het buitenland te verbinden, vooral voor het snelle goederenvervoer. Men wil dus onze havens en voornaamste handelsplaatsen tot voorraadschuren maken, en men wil spoorwegen, om de konkurrentie met het buitenland te kunnen volhouden. Een eerste pligt is echter, dat onze voorraadschuur gevuld zij. Eerst moeten onze havens in staat zijn om aan te voeren, om den vreemden konsument te kunnen helpen, alvorens aan den afvoer te kunnen denken. Wat baten vervoermiddelen als het middel tot aanvoer ontbreekt? De toegankelijkheid tot de voorname havens ontbreekt, of laat veel te wenschen over. Men moet den waterweg ook van alle bezwarende tollen ontheffen, om dien gemakkelijk te kunnen doen gebruiken. Onze handelsplaatsen moeten eerst den voorraad kunnen ontvangen, alvorens zij tot voorraadschuren kunnen verstrekken. Hij gelooft, dat wij op dit oogenblik een verkeerden weg bewandelen, en dat men had moeten aanvangen met gelden aan te vragen, bijv. tot verbetering van den waterweg van Amsterdam en Rotterdam, tot de kanalisatie van Groningen. Eerst had men de havens moeten vatbaar maken tot den aanvoer. en daarna tot den afvoer.

Hij is voor de mededinging van Antwerpen niet zoo sterk beducht. Het is nog geen twee jaren geleden dat de Antwerpsche handelsstand zich tot de Regering wendde om te verklaren, dat hij, uit hoofde van de waterwegen, met Rotterdam niet kon konkurreren. Wijders komt Spr. er voor uit, dat ook de financiele bezwaren zeer bij hem wegen. Een tal van millioenen wil men aan publieke werken besteden, de emancipatie der slaven zal 15 millioen vorderen, aanzienlijke verdedigingskosten, waarvan de Reg. het bedrag nog niet kent, worden vereischt. Om nu getrouw te zijn aan hetgeen hij bij den aanvang zeide zal hij niet verder uitweiden over de rigtingen der lijnen en over de meer of mindere konkurrentie die had moeten plaats vinden.

De heer *v. Zuylen v. Nyevelt* verklaarde, dat, naar aanleiding van den loop der beraadslagingen en na gezet onderzoek het aanvankelijk door hem opgevat ongunstig oordeel in deze zaak aanmerkelijk gewijzigd was. Aangaande het opgegeven bezwaar omtrent de uitgebreidheid van het plan, merkte hij op, dat dit niet zou zijn opgekomen indien in Nederland allengs spoorwegen waren aangelegd, en ons Rijk in deze zaak niet bij andere landen achterlijk was gebleven, waardoor wij genoodzaakt werden, ten einde gelijken tred met anderen te kunnen houden, om ons te haasten den verloren tijd in te halen. Ten aanzien van de rigtingen verklaarde hij af te keuren het gemis der lijnen van Leeuwarden naar Meppel, en van Groningen naar Leer. Met de beide rivierovergangen, gelijk die voorgesteld waren, kon hij zich wel vereenigen, ofschoon hij wel gewenscht had, dat men voorgesteld had die aan te leggen op zoodanige punten, dat Amsterdam en Rotterdam gelijkelijk bevoordeeld werden.

De heer de *Lom de Berg* heeft de wetsvoordragt verdedigd. Hij betreurde in vele opzigten de omstandigheid, dat in het noorden des lands sommige lijnen in het regeringsplan ontbraken, met name in Friesland en in Groningen, en hoopte, dat de regering nog geruststellende verzekeringen omtrent de vervulling van veler wenschen dienaangaande zou willen geven. Hij erkende dankbaar te zijn voor het besluit der regering, om Limburg in het spoorwegnet op te nemen, en dit te meer, omdat de provincie zoodanig voorregt zijns inziens volkomen waardig was. Hij moest bekennen zich over den tegenstand van Amsterdam, vertegenwoordigd, zoo hij meende, door een klein aantal belanghebbenden, te verwonderen, en meende te mogen betwijfelen of deze, de voordeelen van twee spoorwegen reeds genietende, ook aan andere gelijke voorregten wenschten toegestaan te zien.

Morgen maandag zullen de beraadslagingen over de spoorwegwet voortgezet, en alsdan het woord verleend worden aan de ministers, daar voor het oogenblik op de lijst geene Sprekers meer zijn ingeschreven.

Vervolg der Oost-Indiesche berigten.

Nog ontleenen wij aan de Javaberigten het volgende:

— Uit Batavia wordt van 24 Sept. het volgende geschreven: Ik kan u reeds het navolgende der a. s. 2de Bonische expeditie mededeelen: Als kommandanten zijn met de politieke leiding belast Z. Exc. de luit.-gen. komm. van het leger *J. van Swieten*, adj. kapt. *Kempers*. luit. jhr. *de Kock* (adj. van Z. Exc. den goev.-gen.) chef van den staf de maj. *Staring*, daaraan toegevoegd kapts. der inf. *Steck* en *Pel* en zoo men zegt luit. *Lith*; het 4de bat. inf. (maj. *Kroesen*) en het 11de bat. inf. (maj. *Jalink*), komm. der artillerie maj. *Waanders*, 1/2 batterij 3 ponders en 1 sektie houwitsers van de 6 ponders batterij; 1 eskadron kavallerie; de komm. voor de genie en kavallerie is nog onbekend, ook de chef voor de geneeskundige dienst. Er zijn reeds 10 schepen ingehuurd en men denkt in de eerste dagen van Oktober te vertrekken. Naar Bandjermassing is weder eene versterking van 150 militairen gezonden van het 6de bat. te Soerabaya. Van Palembang komen de troepen sukcessivelijk terug. Ik stel er mij echter toch geen voortdurende rust voor.

Celebes. Den 5. September is te Makasser aangekomen een gezantschap uit Sopeng, aanbrengende een brief van den vorst van dat landschap in antwoord op een vroeger schrijven van den goeverneur van Celebes, en waar in deze vorst verklaart, geene vijandschap tegen het goevernement te voeden en zich slechts als raadgever met de Bonische aangelegenheden te hebben bemoeid op grond van een onder

de Celebesche rijken bestaand verbond, Talloeng Bottjo genaamd.

De komst van dit gezantschap, dat zelfs in gewone omstandigheden een zeldzaam verschijnsel zoude zijn, is in den tegenwoordigen tijd als eerste stap tot toenadering niet zonder beteekenis.

Door den Goeverneur-Generaal van Neêrl. Indië zijn de volgende beschikkingen genomen:

Civiel Departement. Benoemd: Tot adsist.-res. van Tanah Datar L. B. van Polanen Petel; tot adsist.-res. van Ayer Bangies en Rau F. Schenck: tot sekr. der res. Padangsche Bovenlanden J. C. v. Schuylenburch; tot 3. komm. bij het postkantoor te Weltevreden W. A. Servatius; tot 3. komm. bij de dir. der kultures H. H. Naus; tot 1. bode bij de weeskamer te Batavia A. B. Helder; tot komm. bij de hoofdkomm. van onderwijs H. Perrison.

Bevorderd bij het binnenl. bestuur ter Sumatra's Westk.: Tot kontrol. der 1. kl Mr. W. A. Henny; tot kontrol. 2. kl. J. Blaaupot.

Ontslagen: uit 's lands dienst, de veearts voor 's goevernements burg. dienst in Nederl. Indie, H. J. D. F. van Hoornum; op hun verz., eerv., de onderm. der lagere school H. Vierdag; wegens ziekte, de opz. 1. kl. L. L. A. du Bois.

Verleend: Een twee-jarig verlof naar Nederl. aan den adsist.-resid. W. de Val en aan den 2. komm. .n. Young.

Militair Departement. Benoemd: Tot kol. P. H. Koster; tot adjud. bij het reg. O. Ind kav. F. A. T. Köhler; tot magazijnm. 3. kl. E. A. C. Ammedick.

Bevorderd: Tot 1. luit. bij het reg. O. I. kav. H. K. E. Perié.

Ontslagen: Op zijn verzoek, eervol, uit Z. M. militaire dienst de 1. luit. der inf. F. J. B. J. Bergamin.

Verleend: Een 2-jarig verlof naar Nederland aan den maj. der inf. P. G. A. Anemaet.

Marine Departement. Goedgekeurd dat het bevel van de goevern. schroefschoener Java is opgedragen aan den eersten gezaghebber H. F. Bernoster.

Ontslagen: Op verzoek, eervol, uit 's lands dienst, met behoud van regt op pensioen, de ambtenaar op wachtgeld J. J. Winsser.

TURIJN, 9 November.

Van het Fransche ministerie van buitenlandsche zaken moet hier een protest tegen de jongste gebeurtenissen in Midden-Italië ontvangen zijn.

LONDEN, 11 November.

Tijdingen uit Hong-Kong tot den 28. melden, dat de ratifikatie van het Amerikaansch verdrag geene verandering in de handelszaken had te weeg gebragt. De Chinezen hadden de forten van Taku hersteld en versterkt, waaruit men voorspelde, dat zij zich op een hevigen wederstand voorbereidden. De heer *Bruce* bevond zich te Shanghaï en admiraal *Hope* te Loo-Kong. De Amerikaanschegezant, de heer *Ward*, was naar Japan vertrokken, waar het jongste geschil niet was vereffend. Twaalf Russische oorlogschepen lagen voor Jeddo ten anker. Drie man der ekwipaadje waren vermoord en men achtte het niet onwaarschijnlijk, dat ernstiger gebeurtenissen zouden volgen.

— 12 *Nov.* Gec. 96 3/8; Peru 4 1/2 pCt. —, 3 pCt. —; Venez. 5 pCt. 29, 2 1/4 pCt. 15; Port. 5 pCt. 44 3/4; Sp. 3 pCt. 44 3/4, 1 1/2 pCt. 33 1/8; Rusl. 4 1/2 pCt. —, 5 pCt. —; Sard. —.

PARIJS, 11 November.

In de door graaf *Walewski* tot onze gezanten in het buitenland gerigte cirkulaire betreffende de onderhandelingen te Zurich gevoerd, wordt gezegd dat vooral Oostenrijks buitensporige eischen de onderhandelingen vertraagd hebben. Het wilde nl. dat Lombardijë niet alleen zijn deel in het passief der *Monte* maar ook een aan zijne bevolking geëvenredigd deel der Oostenrijksche staatsschuld zou overnemen, hetgeen een gezamenlijk bedrag van 600 millioen zou hebben uitgemaakt, Dit is echter nu tot op 375 millioen verminderd.

De regering heeft den raad van State een wetsontwerp voorgelegd, strekkende tot opening van een krediet van 30 millioen voor de Chineesche expeditie.

De *Pays* gaat de redenen na waarom onze regering de aanvaarding van het den prins van *Carignan* aangeboden regentschap ontraden heeft. Zij vindt die hierin: De prins zou, het gezag aanvaardende, dat in den tegenwoordigen toestand moeten steunen op zijne troepen. Er bestond dan eene gewapende interventie van de zijde van Sardinië en die zou eene gelijke interventie in tegenovergestelden zin van de zijde van Napels wettigen. Dat ware echter nog niet alles. Oostenrijk zou zoodanige demonstratie als eene inbreuk op de vredes-voorwaarden beschouwen. Daarbij heeft Europa, dat over de Italiaansche kwestie een kongres zal houden, het regt te eischen, dat de zaken tot zijne beslissing in den toestand blijven, waarin zij zich bevonden toen het voorstel gedaan is een kongres te houden, en zou het zich zeker beleedigd achten over pogingen, die men in het werk mogt stellen om het te dwingen.

De keizerin is heden in de stad gekomen, om de grootvorstin *Maria* van Leuchtenberg een bezoek te brengen.

Generaal *Forgeot* zal welligt tot aanvoerder der Chinesche expeditie benoemd worden.

De heer *Jubel*, hoofdkommissaris te Orleans, aan wiens ijverige nasporingen het mogt gelukken de diefegge van het kind van den heer *Hua* in handen te krijgen, is tot kommissaris van policie in het Seine-departement benoemd.

— 12 *Nov.* Rente op tijd 3 pCt. 70.02 1/2; Fr.-Oost Spw. 550.—; Sp. 1 1/2 pCt. —, 3 pCt. 43 1/2.

begraafplaats te Utrecht.

No. 6. Eene GRAFSTEDE op de gemeente begraafplaats te Utrecht.

Breeder bij aanplakbilletten omschreven, te bezigtigen als daarbij vermeld en nader onderrigt te bekomen ten kantore van den Notaris DWARS.

PUBLIEKE VERKOOPING

VAN

AANZIENLIJKE RENTEGEVENDE

LANDGOEDEREN,

ZIJNDE DE

Ridder Hofstad BERKESTEIN,

EN HET

Landgoed COLLAND,

gelegen onder

AMERONGEN, provincie Utrecht,

te zamen groot 140 bunders.

*** Op Dingsdag den 3. Januarij 1860, des voormiddags ten 10 ure, zal ten huize van *H. E. van Brummelen*, Kastelein in het Logement *het Schippershuis*, te Wijk bij Duurstede, ten overstaan van den Notaris HERMSEN, gevestigd te Houten, publiek worden geveild:

De RIDDER HOFSTAD *BERKESTEIN*, met de daarbij behoorende 30 bunders uitmuntend beste Uiterwaarden, kapitale Boeren Hofstede, met beste Boomgaarden, Wei-, Bouw- en Boschlanden, te zamen groot 95 bunders.

En het LANDGOED *COLLAND*, bestaande in eene nieuw gebouwde Huizinge met uitmuntend beste Boomgaarden, Eiken, Elzen en Esschen Bosschen, Lanen beplant met Eiken en andere opgaande Boomen, Wei- en Bouwland, te zamen groot 42 bunders.

Alles staande en gelegen onder Amerongen, aan beide zijden van den Lekdijk Bovendams.

Deze Goederen zullen eerst in perceelen en daarna in massa's worden geveild.

Breeder bij gedrukte Notitien en Billetten en nader onderrigt te bekomen bij voornoemden Notaris HERMSEN te Houten.

*** **Te KOOP** een HUIS, beneden, vijf Kamers, Keuken, Kelder, Zolder, Plaats met Tuintje en Bergschuur; boven, aparten opgang, drie Kamers met Alcove, Keuken, Kelder, Zolder met Domestieke- en Provisie Kamer, nabij de Weerdbarrière, zeer vrolijk en ruim uitzigt.

Te bevragen aan het Bureau dezer Courant.

TE HUUR

*** de HEERENHUIZINGE genaamd **Rhodestein**, met Paardenstal en Koetshuis, Moestuin en Wandelingen, gelegen in de gemeente Nederlangbroek, Prov. Utrecht. Reflecterenden adresseren zich franco bij den Rentmeester E. KRONENBURG Gz. te Langbroek.

Uit de hand te koop

*** eene in volle werking zijnde, goed beklante BLEEKERIJ, bestaande in Woonhuis, Wasch- en Spoelhuizen, ruime Droogschuur, Turfschuur, Stalling en uitgestrekt zeer gunstig gelegen Bleekveld, te zamen groot omstreeks 71 roeden, gelegen te Utrecht, aan eenen der Cingels.

Te aanvaarden den 1 Mei 1860, of zoo veel vroeger als zal worden overeengekomen. Nader onderrigt ten kantore van den Notaris BORRET, te Utrecht. Brieven franco.

WORDT TE KOOP AANGEBODEN

*** Eene bijzonder net bewerkte mahonyhouten **KUNSTDRAAIBANK**, te bevragen bij J. VAN LEUR, Draaijer in de Zadelstraat.

*** Door bijzondere omstandigheden wordt, tegen 600 à 700 gulden contant, ter overneming aangeboden: eene nette winkelzaak, die 25 pCt. opbrengt, voor meerdere of mindere uitbreiding vatbaar is en door eene vrouw kan worden waargenomen. Onder bovengenoemde som is ook het meubilair der verhuurde bovenkamers begrepen. Het huis, op een goeden stand gelegen, levert den bewoner meer op dan de huurprijs is. Brieven Franco onder Lett. A. Z. aan den Heer E. J. VAN SCHAICK, Boothstraat.

Piano-berigt.

*** H. RAHR heeft eene groote zending **PIANO'S**, door hem zelven in de voornaamste Fabrieken van Parijs uitgezocht, ontvangen; zoo ook **Harmoniums, Serafijnorgels** en **Organinen.** Dezelven worden tegen vaste prijzen en met guarantie verkocht. Oude Piano's worden in ruil genomen.

Belangstellenden worden beleefdelijk uitgenoodigd te komen zien.

*** **Wordt verlangd** als KAMENIER-NOODHULP, een fatsoenlijk Burgermeisje, die goed kan stoppen, linnen en wollen naaijen, van de Protestantsche Godsdienst. Brieven franco of in persoon op den Huize *Schaerwijde*, onder Zeijst.

JAN VAN REES EN ZOON, te Zwolle.

*** Gaan voort hunne **Theeën**, uitmuntende door kracht, geur en waterhoudendheid, in verzegelde pakjes voorzien van stempel, prijs en nommer, verkrijgbaar te stellen bij **D. C. VAN ZIJST**, Korte St. Janstraat te *Utrecht*; **G. & E. M. LIEFRINK**, Dorpstraat te *Zeist*; **C. J. LASEUR**, Langstraat te *Amersfoort*, en

verder bekende Depôts, alwaar Prijs-Couranten te bekomen zijn.

*** Er wordt ten spoedigste aan eene School voor Jonge Juffrouwen te Utrecht **verlangd:** Eene ELÈVE SECONDANTE of eene SECONDANTE EXTERNE, die de bevoegdheid bezit, om gedurende de morgenuren onderwijs te geven in de beginselen der Holl. en Fransche talen. Adres franco lett. D. bij C. J. HEIJL, Boekh. te Utrecht.

PIANINO.

*** Door vertrek naar elders voor een zeer geringen prijs te koop eene 6½ oct. PIANINO, in prachtigen palisanderhouten kast, en sterk van toon. Te bevragen franco bij den heer J. M. BUSCH, meubelmaker, Oude Gracht bij de Weesbrug A N°. 21.

W. C. ZAMBAUX

*** berigt hare geëerde begunstigers, dat zij voorzien is van de **nieuwste Modellen**; **van Winter Dames Hoeden en Mutsen.**

Lange Jansstraat, Wijk G. No. 187.

ITALIAANSCHE WINKEL.

*** De ondergeteekende heeft zijn geëerde begunstigers te berigten, dat hij zijn Winkel heeft **geopend** in alle soorten van GALANTERIEN, BAROMETERS, THERMOMETHERS, en GEZIGTKUNDIGE BRILLEN. P. J. FOCCHETTI.

Lijnmarkt, Wijk E. N°. 46.

N.

*** De ondergeteekende vernomen hebbende, dat zijn voormalige Kok, J. C. GROS, die hij om *gewigtige* redenen uit zijnen dienst heeft moeten ontslaan, zich bij zijne begunstigers door circulaires heeft aanbevolen, neemt de vrijheid zich bij vernieuwing in het vertrouwen en de voortdurende begunstiging beleefdelijk aan te bevelen, zullende hij niets onbeproefd laten, om door billijke prijzen en accurate bediening zich die gunst waardig te maken. Daartoe ziet hij zich in staat gesteld, doordien hij een **Kok heeft geëngageerd**, die in de voornaamste Hôtels is werkzaam geweest, zoowel buiten- als binnenslands. Er worden bij hem **Diné's, Soupé's,** enz., tot de minste prijzen geleverd van af *f* **2.**— en hooger.

F. RIKKERS,
Restaurateur in het Wed.

SPOOR.

*** De *Minister* zegt: »Wil men wiskundige zekerheid verkrijgen, (ja dat willen wij) men zie af van *Bruggenbouw* op de Hoofdtakken van onze hovenrivieren". Dat zou eerst regt verstandig zijn, de overgang kan op *drijvende bruggen* geschieden, zoo wel als thans over de *schipbruggen*, die immers maar zeer zelden voor slechts weinige dagen of uren behoeven weggenomen te worden.

DE STAALWIJN

VAN DEN

Apotheker **G. VAN LIPP**, te Kleef.

*** Het IJzer is een van de krachtigst werkende en onmisbaarste geneesmiddelen, hetwelk in vele gevallen door geen ander kan vervangen worden. Men gebruikt het bij bleekzucht bij alle uit bloedarmoede ontstane ziekten der verterings organen, als gebrek aan eetlust, maagpijn, verstopping, diarrhea enz., bij verscheidene zenuwkwalen ten gevolge van eene gebrekkige bloedvermenging, bijzonder bij epileptische toevallen, beven der leden, zenuwachtige hoofdpijn, aangezigtspijn, hysterie en hypochondrie, bij bovenmatige afscheidingen tengevolge van zwakte der enkele organen of van het geheele ligchaam, namelijk bij sterk zweeten, boedvloeijingen, etteringen, enz.

Tegen alle deze ziekten heeft zich de **STAALWIJN** van den Apotheker G. VAN LIPP, te Kleef, als het uitmuntendste ijzerhoudende middel doen kennen, en wordt derhalve in Duitschland reeds door vele doctoren, waaronder de Heer Geheimraad Prof. KILLIAN, te BONN, aan hunne Patienten voorgeschreven.

De voortreffelijkheid van den **STAALWIJN** bestaat daarin, dat hij aan de opwekkende, op het Zenuwgestel gunstig werkende eigenschap van den WIJN de bloedverbeterende van het IJZER paart, zeer aangenaam van smaak en zoo ligt verteerbaar is, dat zelfs de zwakste magen denzelven bijzonder goed verdragen kunnen. Ook verdient opmerking, dat de **STAALWIJN** overal kan bewaard worden en niet aan bederf onderhevig is, gelijk andere IJzerhoudende middelen.

De FLACON met gebruiksaanwijzing kost *f* 1.25, en is te ontbieden door de HOOFDAGENTEN *F. VON WINDHEIM & Co.*, **VERKOOPHUIS** te AMSTERDAM en hunne bekende Depôts.

Heeren APOTHEKERS genieten een behoorlijk Rabat.

Amsterdam Verkoophuis.	Bodegraven, *G. E. C. Schatteman*
Utrecht *T. Uhlenbroek* Choorst.	Hilversum, *R. J. J. v. Alphen.*
» *T. Uhlenbroek* O.Gracht bij de Hamburgerbrug.	Kuilenburg, *J. V. Hondius.*
» *L. J. R. Bosch* Lijnm.	Vianen, *B. Swaving.*
» *F. J. Hunck*, »	Wijk bij Duurst, Wed. *C. Zorn.*
Amersfoort, Gebr. *Brandt.*	IJsselstein, *J. Groenhoff.*
» *G. T. C. v. d. Roemer.*	Zeist, *C. G. Adlung.*
» *A. H. v. Kuiren.*	en in de bekende depots in de andere steden.
Baarn, *E. v. Dapperen.*	
» Gez. *Petersen Nobbe*	

Nov.	GEHUWD.	
10	P. J. Alberts en H. L. Losset.	Amsterdam
10	G. H. Brack en W. G. Maes.	Amsterdam
10	D. de Boer en M. C. v. d. Moer.	Heerenveen
10	A. v. [illegible]et en L. Olthoff	Amsterdam
10	J. v. [illegible]k en M. J. Funckler.	Haarlem.
10	J. F. Heck en E. M. Lindeman.	Amsterdam
10	J. R. Marsman en J. Thomas	Zwolle.
10	P. J. Onderberg en F. v. Daalen.	Amsterdam
10	A. T. Raven en M. J. Hattinga Raven.	s' Hage.
9	J. A. Rochussen en A. M. v. Rossem.	Rotterdam
10	M. A. Soecker en G. M. Boskamp.	Amsterdam
10	H. [illegible] Schokker en A. M. G. Freule.	Amsterdam
9	M. J. Visser en A. M. v. Santen.	s' Hage.
10	B. Verneij en C. G. Olthoff.	Amsterdam
	BEVALLEN.	
9	M. M. Kluit geb. Hartevelt, dochter.	Alphen.
6	R. C. W. van Knippendorff van Haren Carspel geb. Eckhardt, zoon.	s' Hage.
7	J. J. Kleijn geb. v. d. Es, zoon.	Leijden.
7	C. J. Kruseman geb. Loosjes, dochter	Haarlem.
8	A. A. G. Portheine geb. Blankstein, d.	Kampen.
7	N. Sauerbier geb. v. Doorn, doode zoon	Zevenhuizen
6	E. A. Siertsema geb. Nauta, dochter.	Veendam.
8	C. Six geb. Teding van Berkhout, zoon.	Amsterdam
9	C. Torchiana geb. Potdevin, zoon.	Haarlem.
8	J. H. Verveen geb. Top, dochter.	s' Hage.
9	W. J. v. de Weg geb. Schotel, dochter.	Dordrecht
8	A. W. C. v. Zanten geb. Molenaar, z.	Dordrecht
	OVERLEDEN.	
5	E. Clausing du Bois, 80 j.	Amsterdam
9	S. v. Delden, 58 j.	Deventer.
8	P. v. Deinse, dochter	Dordrecht.
4	P. A. v. Dachne	Doesborgh.
4	J. J. v. Dort, 75 j.	s' Hage.
6	K. Dekkers geb. Jurriaan, 74 j.	Amsterdam
1	F. v. Exter.	Hoorn.
27	J. Hofstede geb. Crull, dochter 28 j.	Meppel.
6	J. G. Kamerling, zoon 15 j.	Almelo.
7	H. N. Kijl, 65 j.	Amsterdam
7	J. Matena, 49 j.	Dordrecht
7	A. W. Nijhoff, zoon 36 j.	Amsterdam
5	A. H. Pareau.	Assen.
8	M. J. Pacque, dochter.	Dordrecht
7	D. Rodenberg, 73 j.	Amsterdam
7	M. J. Stachelhausen geb. Dantu, 70 j.	Amsterdam
7	P. J. L. Schouwenburg, zoon 28 j.	Amsterdam
6	J. J. Seijtz.	Zwolle.
8	P. Tuijmelaar geb. Pommerol, 72 j.	Heerenveen
6	Mej. E. Verhamme, 76 j.	Amsterdam
7	B. Vlielander v. Rockanje, 81 j.	Amsterdam
4	J. Willekes geb. v. Heulen, 80 j.	Haarlem.
6	C. C. L. M. Wilbrenninck geb. v. Westerholt	Zutphen.
8	A. P. Wigman geb. v. Hemert.	Rotterdam

UTRECHT, 12 November 1859.

Tarwe van *f* 8.50 tot *f* 11.00. Rogge van *f* 6.50 tot *f* 7.00. Boekweit van *f* 6.00 tot *f* 7.00. Haver *f* 3.60 tot *f* 5.00. Garst van *f* 5.50 tot *f* 5.75. Paardenboonen van *f* 7.00 tot *f* 7.75. Witte Boonen *f* 9.50 tot *f* 11.50. Groene Erwten van *f* 10.00 tot *f* 13.00. Graauwe dito *f* 00.00 tot *f* 00.00. Aardappelen van *f* 2.00 tot *f* 3.50 per mudde. Boter van *f* [illegible] tot *f* 1.26 per Ned. pond. Kippen Eijeren van *f* [illegible] tot *f* 5.00 de 100 stuks. Eenden Eijeren *f* 3.75 de 100 stuks.

Ter markt waren aangebragt: 425 mudden Tarwe, 1?8 m. Rogge, 407 m. Boekweit, 429 m. Haver, [illegible] m. Garst, 40 m. Paardenboonen, 56 m. Witteboonen, 36 m. Groene Erwten, 642 m. Aardappelen, 2184 pond Boter.

WAARNEMINGEN, gedaan op het Koninklijk Nederl. Meteorologisch Observatorium te Utrecht. (*Zonneuren*)

Nov.	Uren.	Wind-rigt.	Wind-kr.	Barom. bij 0°.	Ther. F.	Afwijk. d. Temp.	Vocht-igh.	Gev. regen.	Opmerkingen.
			N. [illegible]						
12	2	zo.	1.0	776.32	40.6	— 5.2	0.49	0.	Bijna helder
	10	zo.	0.0	75.52	32.2	— 9.0	0.75	0.	Helder
13	8	ozo.	0.0	73.71	28.2	—12.4	0.73	0.	Bijna he[illegible]

AMSTERDAM 12 November 1859.

NEDERLAND.					
Werkel. Schuld	2½	pCt.	63⅝	63¾	63 11/16
dito dito	3	»	75¾	75⅞	97⅛
dito dito	4	»	97⅜	97½	
Amortisatie-Sindikaat.	3½	»	94⅞		
Handelmaatschappij. .	4½	»	126		
SPANJE.					
Obligatien	1¼	pCt.	32⅜	32 9/16	32⅝
Obligatien	3	»	43¾	43⅞	42⅝
Binnenl. Schuld. . . .	3	»	42 5/16	42 7/16	
Amortisable			11	11 1/16	
Bewijzen Koepons			4¾	4 13/16	
PORTUGAL.					
Obligatiën	3	pCt.	43⅝		
dito 1856/59. . .	3	»	42 1/16	42⅛	
RUSLAND.					
Oblig. bij *Hope en C°.*	5	»	103⅝	103¾	103¾
Obligat. 1828 & 1829.	5	»	102		
Certifikat. 1831 & 1833	5	»	85		
Certifikaten 1840 . . .	4	»	81¼		
dito 5e Serie	5	»	89¾	89 15/16	89¼
dito 1855 6e Serie . .	5	»	99⅝	99⅞	99⅝
dito Adm. te Londen	3	»	63⅞		
POLEN.					
Aand. 1835, fl. 500			157¼	157½	157¼
Obligatiën	4	pCt.	78¼	78½	
OOSTENRIJK.					
Oblig. Metaliek	5	pCt.	54	54 3/16	54 3/16
Oblig. Rente Am.. . .	5	»	73¼	73⅜	
dito dito Nat. 1854. .	5	»	58	58 5/16	58 1/16
dito dito	2½	»	28¾	28 13/16	28 13/16

Snelpersdruk van L. E. BOSCH EN ZOON.

BIJVOEGSEL

BIJ DE UTRECHTSCHE COURANT VAN

MAANDAG 14 *November* 1859, *No.* 271.

REDEVOERING uitgesproken door den heer *Kien* in de zitting van den 5. Nov. 1859.

»Wij hebben in ons beperkt land geene vliegende ijzerbanen noodig, daar elk die lust heeft in weinige dagen het land van het eene uiterste tot het andere op gelijk gemakkelijke wijze en spoedig genoeg kan bereiken, zoodat geen onzer, schoon uit alle de oorden des lands te zamen gekomen, langer dan een of twee dagen behoeft, om ons in het middelpunt des Rijks te vereenigen. . . . .

»Wij zijn voorzien van zoo menigvuldige stroombanen, rivieren en kanalen, dat het geheele land daarmede als doorsneden is, en overal de gemakkelijkste en onkostbaarste transportmiddelen worden aangeboden. . . . .

»Wij moeten onze spoorwegen meestal leggen door en op moerassige gronden, zonder dat de ondervinding nog op eenig punt de volkomen uitvoerlijkheid heeft bevestigd in dien zin, dat zij bestand zullen zijn om tot de zwaarste transporten van koopmansgoederen te dienen, ... terwijl eindelijk .... een der voornaamste ingredienten dier wegen — het *ijzer* — niet in eigen boezem wordt gevonden, en wij die stof voor onze millioenen van den vreemdeling moeten koopen. Dit alles, dunkt mij, toont genoegzaam dat het voorbeeld van anderen ons niet bewegen mag. (1)

»Ik kan mij maar niet ontveinzen, dat al dat geroep om ijzerbanen en spoorwegen bij mij een oorsprong schijnt te hebben, die zich al zeer naauw verbindt met die sedert eenige jaren (1830) zoo ontzettend uitgebreide zoogenaamde vorderingen van vrijzinnige beginselen, die met reden schijnt over te hellen naar de overproductie ...., zoodat ik niet zonder zorg ben dat wij in dezen wel eens het slagtoffer van te grooten vooruitgang zouden kunnen worden." (2)

Zoo sprak men hier in deze Kamer, toen voor meer dan 20 jaren het eerste voorstel der regering om van '*s Rijks wege* spoorwegen in ons land tot stand te brengen, in overweging werd genomen! En in allen ernst deed men dat. De zaak kwam in behandeling, niet op den 1sten maar op den 2den April van het jaar 1838.

De Reg. van hare zijde wees wel op het voorbeeld van Belgie, betoogde: »dat men letten moet op hetgeen in andere en naburige landen plaats heeft; dat het ontwerp was gevormd en fondsen waren aangewezen tot het daarstellen van eene versnelde gemeenschap tusschen *Antwerpen* en de *Pruissische* grenzen." »Wanneer wij dralen," zeide de Minister van Finantien, »met hetzelfde te doen, ja is het mogelijk vooruit te zijn, zoo kan het voor ons te laat, onherroepelijk te laat zijn, en men zoude zich bitter beklagen die gelegenheid te hebben laten voorbijgaan ....

»Het zal aan u, Ed. Mog. Heeren, staan om met een onbevangen oordeel te beslissen of het zoo belangrijk handelsverkeer met Duitschland tegen vreemde mededinging zal worden beschermd....

»De Reg., sterk in hare bewustheid van het goede gewild te hebben.... is door het gedane voorstel, door hare pogingen tot aanbeveling van hetzelve voor de Natie verantwoord; zij kan alleen dat goede niet verwezenlijken." (3)

Maar men achtte destijds het door België gegeven voorbeeld, waarop gewezen werd, en de aangevoerde gronden van weinig, ten minste van geen overwegend belang. Daartegen werd onder anderen aangevoerd »dat wij welligt berouw zouden kunnen hebben van millioenen schats...... nutteloos verspild te hebben, door dezelve alleen daarom uit te geven, omdat ook anderen, en nog wel *lieden wier voorbeelden niet zoo navolgenswaard zijn*, ons in het aanleggen van ijzerbanen hebben getracht voor te gaan (4)." »Ook zelfs *dan* wanneer de Belgische spoorbaan reeds tot Keulen was verlengd," zeide een destijds veel invloed hebbend lid, »hetgeen echter bij lange na het geval niet is en welligt nimmer worden zal" — voegde hij er bij — »ducht ik die Belgische concurrentie niet, daar onze koopsteden altijd en met genoegzamen spoed de koopwaren naar Keulen zullen kunnen afzetten." (5) »Ik kan," zeide weêr een ander — de geachte afgevaardigde uit Rotterdam — »ik kan zoo ligt niet vergeten de gunstige ligging van onzen grond, het belang van onze rivieren, de voordeelen die de natuur ons heeft verleend; ik stel op die natuurlijke voordeelen te hoogen prijs, om dezelve uit ontijdige vrees voor kunstmatige middelen te willen verwisselen.... Ik kan zoo spoedig niet zien dat behoefte van anderen ook behoefte bij ons is.... Ik laat mij door geen overdreven naijver vervoeren." (6) »Ook ik vrees" — antwoordde 's Konings Minister van Financiën — »geene mededinging, maar verlang te behouden wat wij hebben en niet door eigen laauwheid te verliezen." (7)

Hij redeneerde vruchteloos. Zijne stem was gelijk aan die van een roepende in de woestijn — Vox clamans in deserto — met uitzondering van eene enkele echo!

De wetsvoordragt tot daarstelling van rijkswege van een der hoofdspoorwegen in ons land, en tot droogmaking van het Haarlemmermeer — door de Regering in een voorstel zaamgevat — werd bijna met eenparigheid van stemmen in deze Kamer verworpen. Slechts *twee* leden verklaarden zich vóór die *zoo gewaagde ontwerpen*, gelijk men ze destijds noemde. De een was de Minister van Finantiën zelf, de ander was een lid uit Gelderland naar ik meen.

Gelukkig voor Nederland dat destijds een Vorst, met wat meer doorzigt en voortvarendheid bedeeld dan de meeste van zijne landgenooten, een Vorst wiens werkzaamheid in 't algemeen belang het nageslacht allengs naar waarde en beter begint te waarderen, niet schroomde met eigen middelen en op zijne risico, die *gewaagde* ontwerpen tot stand te brengen. Aan *Willem I* heeft het tegenwoordig geslacht de droogmaking van het *Haarlemmermeer* te danken, eene welgelukte onderneming, waarop de vreemdeling met bewondering staart, zonder dat de *waterwolf*, zoo als de voorspelling van een der zwaarhoofdige wijzen uit die dagen luidde, in een *onverzadelijken geldwolf* veranderd is. Aan *Willem I* heeft men den *Rhijnspoorweg* te danken, de eenige die thans nog onze voornaamste handelssteden met het buitenland verbindt. Zonder zijn beter inzigt en vermogende tusschenkomst zouden wij hoogst waarschijnlijk nog als een gevolg van het toen bovendrijvend stelsel, van die ijzerbaan zijn verstoken.

Van de weinige leden van de Staten-Generaal welke bij die gelegenheid eene gunstige meening ten opzigte van den aanleg van ijzeren wegen, ook voor dit land, uiteden, meenden nogtans de meesten dat de *groote* en *kostbare* werken, waarvan toen sprake was, bij voorkeur door particuliere personen of maatschappijen behoorden te worden daargesteld »die dezelve doorgaans met meer spaarzaamheid en met meer zeker berekende vooruitzigten dan de publieke administratie kunnen ten uitvoer brengen." (8) »Waarom bovenal de proef niet genomen of particulieren zich met de onderneming zouden hebben willen belasten?" vroeg men (9).

Met welgevallen werd op den ondernemenden geest, die onze voorouders steeds bezielde, gewezen op de omstandigheid, dat in vroegere eeuwen vele nuttige werken op die wijze tot stand kwamen, »in Noordholland alleen veertig of welligt meer waterplassen door particuliere ondernemingen in land zijn herschapen" en, zoo heette het, »Het tegenwoordig geslacht mag er ook op roemen, dat de moed voor groote zaken nog niet is verloren" (10).

Nok buiten de Kamer vond het begrip om zulke ondernemingen in ons land aan de particuliere industrie over te laten, den meesten en bijna onverdeelden bijval.

Een ijverig voorstander der spoorwegen — die onder de eersten in die dagen »het nut der ijzeren wegen voor Nederland" met veel warmte bepleitte — eeen ongeluksprofeet", zooals hij zich zelven noemde, »omdat men menigmaal de middelen tot redding die hij aanwees met verachting in den wind sloeg", een man, dien ik veel hoogachting toedraag, (11) betoogde, »dat de ijzeren weg als voorwerp van nijverheid beschouwd, door de ingezetenen zelven moest worden geëxploiteerd. »Het is nooit de roeping van een bestuur, om eenigen handel te drijven; het waakt voor de veiligheid van binnen en naar buiten; het vraagt daarvoor een deel van de inkomsten der ingezetenen, maar het mag hunne plaats niet innemen. »Het eenige verwijt" — voegde hij er bij — »hetwelk ik tegen de Belgische ijzeren wegen heb, is, dat het zijn *voortbrengsels van het budget, bediend door ambtenaren van den Staat*." (12)

De Regering nogtans stond een ander gevoelen voor. In de Memorie van Toelichting (*Staats-courant* van 1 Maart 1838) leest men: »Het is natuurlijk in overweging moeten komen, of deze geheele onderneming niet aan particulieren zoude kunnen worden overgelaten tegen afstand van alle opbrengsten welke zoodanige weg zou kunnen opleveren, en inderdaad zou daartoe, mede op zich zelf beschouwd, afgescheiden van alle andere omstandigheden, en *wanneer men aan het denkbeeld van het vestigen van een monopolium ten behoeve van particulieren niet wilde hechten*, reden genoeg kunnen bestaan; doch al wil men ten regel aannemen, dat al wat van dezen aard aan particulieren overgelaten kan worden, door het Rijk niet behoeft of behoort te worden ondernomen, zoo zijn er nogtans gevallen, waarin deze regel uitzondering lijdt, en men vermeent dat zoodanig geval alhier bestaat, vermits, wanneer de kapitalen van particuliere associatiën op zoodanigen weg mogten gevestigd zijn, de tariven der opbrengsten noodwendig onveranderd als de hypotheek daarvan zouden moeten blijven bestaan, zonder dat men meester zou zijn, om, naar gelang van de omstandigheden, darin verandering te brengen; welke omstandigheden nogtans zich zouden kunnen voordoen, indien men in alle gevallen de onderneming haar doel zoude willen zien bereiken en zich kunnen wapenen tegen eene mededinging, die dit noodzakelijk maken mogt. Na rijpe overweging vermeent men dus, dat, zal het doel in alle

(1) Redevoering van den heer *Donker Curtius* van Tienhoven. Zie *Staats-courant* 7 April 1838, no. 84.

(2) Redevoering van den heer *Hooft*. *Staats-courant* 21 April 1838, no. 95.

(3) Redevoering van den Minister van Finantiën, *Staats-courant* 6 April 1838.

(4) De heer *Hooft-Staats-courant* 1838, no. 95.

(5) De heer *Donker Curtius*.

(6) De heer *Frets*, *Staats-courant* 11 April 1838.

(7) Redevoering, *Staats-courant* 6 April 1838.

(8) De heer *de Bordes*, *Staats courant* 19 April 1838.

(9) De heer *Romme*.

(10) De heer *Druiresteyn*. *Staats-courant* 18 April.

(11) Mr. *D. Donker Curtius*, Iets over het nut der ijzeren wegen.

(12) ll. p. 24.

gevallen en omstandigheden verzekerd zijn, er geen ander middel overblijft, dan de onderneming *door en voor rekening van het Rijk* te doen bewerkstelligen, en daarin kan te minder bedenking bestaan, daar, volgens eene gematigde en meest waarschijnlijke berekening, zulks zonder bezwaar van 's Rijks schatkist zal kunnen geschieden."

De Minister voegde er bij:

»Eenige verlichte mannen hadden reeds eenige jaren geleden een ontwerp gevormd van zoodanige versnelde gemeenschap met Duitschland door middel eener maatschappij, maar deze kwam niet tot stand door gebrek aan genoegzame deelneming." Maar ik zou vreezen van uwe aandacht misbruik te maken wanneer ik voortging u de merkwaardige rede van den Minister van Finantien verder voor te lezen, ofschoon mijns inziens de door hem gebezigde argumenten ook ten huidigen dage de overweging allezins waardig blijven. Hij eindigde aldus:

»En waarlijk, hetzij men lette op het belang van het vermogen te oefenen op de regeling der tariven, hetzij men de aandacht vestige op het gewigtig stuk der onteigening ten algemeenen nutte, hetzij men lette op het noodzakelijke van het voorkomen van den verderfelijken en zedebedervenden windhandel, met al deszelfs noodlottige gevolgen, alle beschouwingen loopen te zamen, *om het Rijk te doen tusschen beiden treden*, en zoo de nadeelen te vermijden die een tegenovergestelde gang elders had te weeg gebragt en de zaak niet aan eene mislukking of halve voltooijing prijs te geven.

Slechts een lid der vergadering, meen ik, deelde in dat gevoelen der Regering. Het was de geachte *Op den Hooff*, wiens rede in menig opzigt van 's mans juisten blik en diep doorzigt getuigenis draagt, die de aanleg van den geprojecteerden spoorweg aanprees, niet slechts omdat het tijdstip naderde om de mededinging van Antwerpen en België vol te houden, maar ook omdat hij voorzag, dat wij de zeehavens van het Noord-westelijk Duitschland en die van Frankrijk als geduchte mededingers tegen onzen Duitschen handel zouden zien optreden; die vreesde: »dat wanneer wij ons van spoorwegen afkeerig betoonden, in tegenstelling van geheel Europa, men zulks wederom aan onze verouderde begrippen en aan haat tegen al wat nieuw is, waarvan men ons in zake van handel reeds zoó dikwijls in Duitschland, zeker niet tot ons voordeel, beschuldigde, zou toeschrijven; en wij zoo doende de openbare meening die men niet geheel moet veronachtzamen, zelfs dan wanneer zij zich bedriegt, van ons zouden vervreemden, dewijl afkeer hier betoond van hetgeen men daar algemeen nuttig acht nadeelig kan werken." Deze afgevaardigde verklaarde zich te zijn een bepaald voorstander van den aanleg van den spoorweg van 's Rijks wege. »Mogt tot den spoorweg worden besloten, dan geloof ik dat het beter zoude zijn dien door en voor rekening van den Staat te doen aanleggen, dan zulks aan bijzondere personen over te laten. Ik geloof, ja dat in den regel een Staat niet landbouw, niet handel moet drijven, noch zich met eenige onderneming van volksvlijt behoort bezig te houden, maar dat dit alles aan particulieren moet verblijven; maar ik ben tevens van oordeel dat in dezen regel uitzonderingen bestaan en dat wij hier in eene uitzondering verkeeren."

»Wanneer toch bijzondere personen dezen weg daarstelden, dan zouden zij de vrachten zoo moeten regelen. dat hun eene behoorlijke rente van hun uitgeschoten geld ten deel kon vallen; men kan toch van bijzondere geldschieters geene opofferingen verwachten in het belang van het algemeen. Het Rijk daarentegen bevindt zich in een ander geval, en eene onderneming kan aan hetzelve nog groote voordeelen aanbieden, ofschoon het uitgeschoten geld slechts eene geringe rente of zelfs in het geheel geen rente oplevert. Ik bedoel het voordeel dat uit behoud of vermeerdering van handel ontstaat, uit hoofde van den invloed dien zulks heeft op de welvaart van een land, en op de opbrengst van deszelfs belastingen."

»De mededinging nu welke men hier van den Belgischen spoorweg heeft te verwachten, een spoorweg die mede door het Rijk wordt opgerigt, maakt dat men noodwendig naar hetgeen daar gebeurt, ook hier zijne vrachten zal moeten regelen (1)."

Maar — zoo als ik reeds zeide — de overgroote meerderheid in deze Kamer en daar buiten deelde in dat gevoelen niet. Men uitte zelfs de hoop, (2) »dat de hoogte van het budget, dat niet hooger kon worden opgedreven, ten minste dat goed zal opleveren, dat (niet door het Rijk maar) bij wege van deelneming het groote werk der ijzeren wegen zou worden tot stand gebragt." Associatie! dat was de leus. Vereeniging van deelneming tot verkrijging van geld! Dat was het ware middel! »Om in ruime mate de zegeningen te genieten die de ijzeren banen kunnen verspreiden.... moet er lust zijn bij het volk om zich te ontwikkelen!.... zich door eigen krachten te verheffen!... *Maar*, — ja Mijnheer de Voorzitter, er kwam destijds een *maar* bij, die de verwezenlijking van dat geliefkoosde denkbeeld verhinderde, onmogelijk maakte en, gij zult het hooren, noodwendig wel beletten moest.

Ik zal liever dat bezwaar, door den geachten schrijver, wiens woorden ik daar aanhaalde, zelven doen opgeven en laten ontwikkelen.

»Om intusschen in ruime mate de zegeningen te genieten, die de ijzeren banen kunnen verspreiden, om den waren weg te kiezen dien zij moeten nemen, en om de ware middelen aan te vatten om ze te verkrijgen en te behouden, moet er lust zijn bij het volk, om zich te ontwikkelen en om, zich verheffende boven den tegenspoed, door eigene krachten denzelve te boven te komen; maar te vergeefs zal men die veerkracht wenschen, zoolang..... zoolang..... niet door betere instellingen, de Staatkundige, Burgerlijke en Godsdienstige vrijheid verzekerd zij.

»Er is geene staatkundige vrijheid, waar het volk niet door verkiezingen zijne behoeften en begeerten kan doen kennen; er is geene burgerlijke vrijheid, waar het bewind gewapend is met *conflicten*, om de uitspraak over het *mijn* en het *dijn* te stuiten, met *abolitie*, om de straffende hand van het geregt tegen te houden en met een stroom van *dispensatien*, waardoor de eerbied voor de wet verloren gaat; er is geene godsdienstige vrijheid, waar de politie het huis der ingezetenen bespiedt, om te zien of er ook meer dan twintig ingaan en om door reten en gaten te gluren, ten einde te bespeuren of men zich ook met godsdienstige aangelegenheden bezig houdt, waar de Jood en de Deïst gedwongen worden den Zondag der Christenen in acht te nemen, en een zevende deel van hunnen arbeid, dat is, van hunnen rijkdom, op te offeren aan eene Godsdienst, welke de hunne niet is." (3)

Het zal, naar ik gis, Mijnheer de Voorzitter, na dit bondig betoog, voor u en een ieder duidelijk zijn, waarom in een vroeger tijdvak de ondernemingslust, om voor eigen risico den aanleg van spoorwegen te ondernemen, in ons land achterwege bleef — en natuurlijk? wel blijven moest; — maar onbegrijpelijk moet het tevens voorkomen, dat niet later die veerkracht bij het Nederlandsche volk ontwaakte en zich thans niet in vollen luister vertoont, nu hetzelve al die zegeningen, die de schrijver in zijne wijsgeerige bespiegelingen het toedacht, deelachtig werd — en dat juist in zulk eene mate en gehalte als hij voor 't Nederlandsch gestel geschikt en dienstig oordeelde, en 10 jaren later, toen hij als Minister optrad, bij de grondwetsherziening in 1848 als probate geneesmiddelen in het nieuwe recept opnam en voorschreef, — onverklaarbaar dat wij tien jaren later, er de uitwerking, ten minste in dat opzigt, niet van ondervinden, en wij nog verstoken blijven van de zegeningen, die de ijzeren banen kunnen verspreiden, zonder dat zij voortbrengsels van het budget behoeven te zijn. Wij genieten immers volop alle die vrijheden. Het Nederlandsch volk kan door verkiezingen ruimschoots zijne behoefte en begeerte doen kennen, als het maar wil opkomen en zorg draagt, door eigen oogen te zien, en uit de handen te blijven van intriganten en sommige kiescollegiën, die zich wel eens in de plaats van het volk weten te dringen. Geen conflikten, abolitie of dispensatiën meer, doen de eerbied voor de wet verloren gaan, tenzij men het eene soort van conflikt, en weinig eerbied voor de wet zou willen noemen, als het vrije volk van Nederland iemand kiest, die bij regterlijk vonnis onbenoembaar is verklaard.

Wel schijnt het, dat, bij de toeneming van al onze vrijheden, men 't ook noodig acht de politieagenten op vele plaatsen te vermeerderen. Eene geheele nieuwe rijksveldwachterij, ten dienste van eene vroeger genoegzaam onbekende — thans nog weinig juist gedefinieerde zaak — de rijkspolitie, is in het leven geroepen; zij figureert, patrouilleert, en constateert overtredingen, in het groot en klein, bij duizendtallen — maar toch zij gluurt niet meer door reet of spleet, — zoo ver ik weet — om te zien of men zich ook met godsdienstige aangelegenheden bezig houdt.

Maar waar bleef, waar blijft nu bij al dat heil dat wij genieten, die ondernemingslust, die veerkracht, die ons werd voorgespiegeld als het resultaat van betere instellingen. Op goed geloof nam een groot deel van het Nederlandsche volk zulke voorspiegelingen aan en in blijde verwachting zit het reeds jaren te turen, onder anderen om te zien of niet komen opdagen dergelijke spoorwegen, als de profetie voorspelde. Zou het ook mogelijk zijn dat de ontwikkeling en veerkracht worden tegengehouden door de zoogenaamde *Zondagswet*, die nog in wezen bleef, waardoor »de Jood en de Deïst gedwongen worden den Zondag der Christenen in acht te nemen, en een zevende deel van hunnen arbeid, dat is van hunnen rijkdom, op te offeren aan een godsdienst, welke de hunne niet is?"

Ik kan het niet gelooven, ik zou veeleer denken dat de schrijver *over het nut der spoorwegen* zelf, dat bezwaar zoo ernstig niet opnam; want waarom, vraag ik, zou hij het dan later als Minister van Justitie hebben laten bestaan?

Maar hoe komt het dan toch dat die ondernemingslust, in andere vrije landen zoo werkzaam, niettegenstaande de opwekkende en versterkende geneesmiddelen, het ruimer gebruik van Staatkundige, Burgerlijke en Godsdienstige vrijheden, bij ons zoo slaperig bleef?

Zou het ook mogelijk zijn, dat de voorspelling onvervuld bleef, omdat de profeet, en die zijne meening waren toegedaan, zich vergisten — buiten den waard rekenden — en de ware geaardheid van het Nederlandsche Volk niet zoò goed kenden als de Regering — als onze Vorst — van dien tijd! Zou het ook kunnen zijn dat *Willem I* beter wist door welke prikkels het Nederlandsche volk was op te wekken, beter de kunst verstond, om zekere traagheid bij onzen landaard, gehechtheid aan ouden sleur, besluiteloosheid, gebrek aan ondernemingslust, te overwinnen en veerkracht bij te zetten?

Dat is mijne meening. Ik geloof dat wij menig grootsch werk aan dien Vorst hebben te danken, waarvan wij zonder zijne opwekkende en voortstuwende kracht gewis zouden zijn verstoken gebleven, wanneer wij op den eigen ondernemingslust van Neêrlands ingezetenen hadden moeten zitten te wachten Ik wees reeds op het drooggemaakte Haarlemmermeer en den Rhijnspoorweg; ik durf daarbij de oprigting van de Handelmaatschappij, het Noord-Hollandsch kanaal en de Zuid-Willemsvaart noemen, om van andere te zwijgen.

In later tijd kwamen weinig groote ondernemingen of werken in Nederland tot stand, die niet de voortbrengsels waren van het budget, of aan Koninklijk initiatief en Vorstelijke ondersteuning of waarborg hun aanzijn hadden te danken.

Men mag nu die weinige opgewektheid bij onzen landaard om op eigen wieken te drijven, op eigen kracht te steunen, betreuren, de zaak is niet anders en men moet de zaken nemen zoo als zij zijn. Ik ben geen profeet, maar ik durf toch gerust de voorspelling wagen, dat wij nog zeer lang naar de vurig gewenschte spoorwegen in ons land zullen wachten, wanneer het zuiver industriele ondernemingen moeten zijn die ze zullen daarstellen.

Ik verwacht voor Nederland, in 't algemeen, geene nieuwe spoorwegen, dan die, direct of indirect, *voortbrengsels van het budget zullen zijn.*

Maar waarom, vraagt gij welligt, Mijnheer de Voorzitter, die herinnering aan het verledene, die oude koeijen uit de sloot gehaald? Vooreerst, Mijnheer de Voorzitter, omdat bij al hetgeen in de laatste tijden over spoorwegen gezegd en geschreven is, in dagbladen en vlugschriften, in requesten en menigvuldige met de Regering gewisselde stukken, het niet gemakkelijk is, als men spreken moet, iets nieuws te zeggen, en ik daarom dacht dat de herinnering aan het oudere welligt, als het meest vergeten, bij herhaling, het minst vervelen zoude. Maar, ten tweede, ook, en wel voornamelijk, omdat ik meen, dat de herinnering aan het verleden, ook voor het heden — het tegenwoordige — nuttig wezen kan en daaruit leering is te trekken. Ik geloof dat men daaruit kan zien, dat de begrippen, die in ons land in spoorwegzaken van den beginne af bij de meerderheid golden, dwaalbegrippen waren en tot niets hebben geleid; dat de genomen proef mislukt is, en dat daarentegen de Belgen, die den tegenovergestelden weg van ons insloegen, eene uitkomst hebben verkregen, die als zeer bevredigend mag worden beschouwd, en dus in tegenstelling met hetgeen men eertijds meende, een zeer navolgenswaardig voorbeeld hebben opgeleverd.

Welk contrast met dáár en hier!

In België van den beginne af aan warme belangstelling in spoorwegen, in die nieuwigheid; — hier eerst tegenzin; voorliefde voor den ouden sleur, flaauwheid, zoo als 's Konings minister het noemde. In Belgie de staatsbaan, de regering voorop, aan het werk, naar een vast plan gestadig voorwaarts strevende. Hier, in zijne verbeelding, de particuliere industrie vooraan, met de Reg. werkeloos op het sleeptouw, eventueel koers zullende zetten op avontuur; zoo noemt men het immers wanneer men zonder vast plan of bestek van wal moet steken!

In België, na 25 jaren, een voltooid spoorwegnet van staatswege, dat tevens geene particuliere concurrentie schuwt, maar mededinging toelaat. Hier reeds na rijp beraad een vast beraamd spoorwegplan, in 't hoofd en op 't papier: gij kent het allen voorzeker; het werd voor eenigen tijd ter verduidelijking door den ouden heer *Smits* op kaart gebragt. Hier tegenkanting, reeds bij voorbaat tegen eene aangevraagde lijn (ik bedoel die van Zwolle naar Utrecht), uit vrees, dat zij, als voor het publiek verkieslijker, eenmaal een andere, door de Regering meer begunstigde lijn, in het verschiet (die langs de IJsselsteden) afbreuk zou kunnen doen. (Zie *Bijblad* van de *Nederl. Staats-Courant*, 1857–1858, II. blz. 398[5].)

Doch ik staak eene vergelijking, die mij, ik beken het, voor mijn land met schaamte, weemoed en eene soort van wrevel vervult. — Regeren is voorzien!

Maar wat dan nu in dezen stand van zaken te doen? Volgen wij het voorbeeld der Belgen, van die lieden, wier voorbeeld, in zake van spoorwegen vroeger als niet navolgenswaardig werd genoemd, maar thans, na de uitkomst, zich als zeer navolgenswaardig heeft doen kennen. Die zich aan een ander spiegelt, spiegelt zich zacht. Ik verlang spoorwegen voor ons land, en ik geef wat de hoof

(1) Redevoering van den heer *Op den Hooff*, *Staats-courant* 1838, no. 88.

(2) Mr. *D. Donker Curtius*, II., pag. 25.

(3) Mr. *D. Donker Curtius*, II., pag. 29.

lijnen betreft de voorkeur aan staatsbanen.

Ook ik verlang, zeg ik, spoorwegen voor ons land. Ik zal het nut, de noodzakelijkheid, de behoefte in onzen tijd daaraan niet betoogen; het algemeen verlangen daarnaar, dunkt mij, toont genoeg dat men er algemeen behoefte aan gevoelt, dat men zich daarvoor opofferingen wil getroosten. Het Nederlandsche volk betaalt gewillig, als het weet, dat het er waarde voor ontvangt.

Ik, die eene plaats bewoon, waar aanvankeijk — (*aanvankelijk* zeg ik) — reeds *drie* lijnen zamenkomen, uit Gelderland, Noord- en Zuid-Holland, heb van dit middel van vervoer de waarde, het voordeel en genot leeren kennen, een voorregt, dat ik ook aan mijne verdere landgenooten gun. Met het oog op het algemeen belang, op onze zee- en handelsplaatsen, acht ik meer directe verbindingen met het Buitenland noodzakelijk; en wensch tevens dat ook ons Binnenlandsch verkeer worde bevorderd. Ik gun de Groningers en Friesen, de Noordbrabanders en Zeeuwen, de bewoners van Overijssel, van Drenthe en Twenthe, en van het Groothertogdom van Limburg het voorregt dat ik reeds meer van nabij heb genoten, in de, zoo als ik meen, regtmatige verwachting, dat zij bij hun onderling verkeer het oude Sticht niet zullen vergeten, — of zouden willen omtrekken, — maar bij het wisselend, wederkeerig bezoek, zoo als vroeger den kortsten weg over Utrecht zullen nemen; een weg die aan het Nederlandsche volk het minst kosten zal, en met de kaart van Nederland voor oogen, zich van zelf als de doelmatigste passage voordoet, en uit dien hoofde, van vroegere tijden af, steeds als handelsweg werd gebruikt, zoo als de maam van Utrecht, Ultra-jectum reeds aanduidt, want »trect of trecht" zegt een geschiedschrijver voor meer dan twee honderd jaren, »beteekent bij de ouden eene *passagie*, hoedanige passagie (daar) de bequaamste te vallen plag, en sedert altijd, ja nog ten huijdigen dage seer gefrequenteerd is," en »daaromme (en dit is wel de minste aangename zijde van zulk eene centrale ligging) »ook bij opstand van oorlog en overval van vijanden, van oude tijden af veel aanstoots onderworpen" is geweest.

Maar ik zal thans over het wenschelijke om die oude passage ook voor de nieuwe spoorwegverbindingen daar te behouden, niet verder uitweiden: men zou al zeer ligt de voorkeur, welke ik aan die plaats geef, aan vooringenomenheid met de stad, waartoe ik in zoo naauwe betrekking sta, toeschrijven. Ik laat dus liever het betoog der noodzakelijkheid om daar het centraalpunt, ook voor de spoorwegen gevestigd te houden, aan anderen over, thans slechts ter loops opmerkende, dat uit een aantal adressen aan de Kamer gerigt, blijkt, hoeveel belang, niet alleen in de stad en gewest van Utrecht (die dan toch ook wel, als hun aandeel ruim betalende in 's Rijks schatkist, eenig gewigt in de schaal mogen leggen) in het behoud van die passage wordt gesteld; maar ook dat er door adressen en verzoekschriften uit Overijssel, uit Zwolle en Deventer, uit 's Bosch en uit andere plaatsen van Noordbrabant, de levendigste belangstelling in die aansluiting dáár gesteld wordt, en dat, (hetgeen in mijne oogen zeer veel zegt), het eerste handelscollegie, do kamer van koophandel te Amsterdam en de gemeenteraad der hoofdstad, beide eenstemmig, hetzelfde gevoelen met den meesten ernst voorstaan, en dit als een *axioma* stellen: dat naar *het Oosten*, van Utrecht moet uitgaan eene lijn, over Amersfoort, langs de fabriekplaatsen in Twenthe om door de aansluiting te Rheine, *zoowel voor Rotterdam, als Amsterdam*, den kortsten weg naar Noord-Duitschland te verkrijgen; een weg die tevens op het bekwaamst en Groningen en Friesland en Drenthe en Overijssel met het midden van ons land verbinden zal; — en de weg naar *het Zuiden*, uit hetzelfde middelpunt, in de rigting Utrecht-'s Hertogenbosch de meeste aanbeveling verdient; — en, zoo als de kamer van koophandel te Amsterdam in haar adres aan den Koning zegt: »in het belang van het verkeer *zoo van Amsterdam* als *Rotterdam*, over 's Hertogenbosch en de aangrende Belgische en Pruissische distrikten, de meest doelmatige rigting voor den Zuiderspoorweg ongetwijfeld die is, uitgaande van Utrecht over Kuilenburg en Zaltbommel op 's Hertogenbosch."

En toch, 't is vreemd, wil het regeringsvoorstel aan den handel en de hoofdstad andere lijnen als beter, opdringen. Men vergeet het: *beneficium nemini obtruditur*; ik begrijp het, dat de hoofdstad van ons land er over bezorgd is en op hare hoede; — even als andere plaatsen door onvervulde beloften gepaaid, is het vertrouwen op de Regering daar geschokt en aan 't wankelen. De aanbieding zelfs van een kostbaar geschenk — de doorgraving van Holland op zijn smalst — juist in dit oogenblik, bevreemdt meer dan het bevredigt; zou het daar reeds zoo ver gekomen zijn dat men denkt aan het: *timeo Danaos etsi dona ferentes?*

Maar ik keer tot mijne spoorwegen terug. Ik ben een groot voorstander van spoorwegen; en ook met het oog op hetgeen in andere landen geschied is, meen ik, dat Nederland in dit opzigt ten achteren is; hetgeen vooral, wanneer men op den gunstigen toestand van 's Rijks schatkist let, vreemd moet voorkomen. Ik ben een voorstander van spoorwegen, zoo zelfs, dat, al ware die toestand minder gunstig, ik voor geene opofferingen zou terugdeinzen, en als men mij vroeg: spoorwegen met geheel of gedeeltelijk herstel van de belasting op het gemaal, of geene spoorwegen? ik voor spoorwegen en zoo noodig voor geheele of gedeeltelijke wederinvoering dier belasting zou stemmen. Maar juist omdat ik meen dat spoorwegen in ons land niet zijn te verkrijgen dan in meer of mindere mate ten laste van 's Rijks schatkist, als voortbrengsels van het budget, acht ik het wenschelijk, alle verkwisting te vermijden en de lijnen met zuinigheid aan te leggen, en zóó, dat het grootste deel van ons land daardoor worde gebaat, en in gelijke mate evenzeer de lasten als de lusten deele, en geen rigtingen worden aangenomen, die meer in bijzonder plaatselijk belang, een of twee steden bevoordeelen, ten nadeele van anderen, die *evenwel nogthans en desalniettemin*, zeer belangrijke bijdragen moeten leveren in uitgaven die, in het belang van anderen aangewend, daarbij nog in vervolg van tijd hunne bijzondere belangen zeer bijzonder zullen krenken. Onbillijk vind ik het, dat bijv. Friesland op zulk eene stiefmoederlijke wijze wordt bedeeld, in vergelijking met andere zuidelijker oorden van ons land. Onregtvaardig noem ik het, dat van 's rijks wege een weg naar het zuiden zal worden aangelegd die Rotterdam bijzonder — *toevallig* zegt de Regering — ten nadeele van Amsterdam bevoordeelt, en dat er geen rigting wordt gekozen die evenzeer *beider* belangen gelijktijdig in het oog houdt, zoodat langs dezelfde lijn eene eerlijke concurrentie mogelijk zij. Niet billijk vind ik het, dat Noord-Holland van die millioenen niets ontvangt en zelfs niet in 't verschiet eene spoorlijn te zien krijgt, die het Nieuwe Diep met Amsterdam zal verbinden; eene verbinding die ik zeer noodig acht. Onvergeeflijk zoude ik het achten wanneer de lijnen, door ons te bekostigen, zoo wierden ontworpen dat zij meer den naburigen vreemdeling dan ons kunnen baten; hetgeen men met betrekking tot sommige lijnen in verbinding met Antwerpen beweert.

In de aan onze beraadslagingen onderworpen ontwerpen mis ik het regtvaardigheids-gevoel, de *voluntas jus suum cuique tribuere*. Men meet met twee soorten van maten, zeide een vorige spreker. Men beroept zich op den bijval der meerderheid, nadat men door loven en bieden, door toegeven aan verschillende plaatselijke verlangens, door twee voordragten ineen te smelten, uit verschillende bestanddeelen eene meerderheid heeft opgescharreld, die mij denken doet aan hetgeen bij dergelijke omstandigheden in Frankrijk voorviel onder de regering van *Louis Philippe*; bij welke gelegenheid het gebrekkige van den representativen regeringsvorm zoo zeer in het oog sprong, dat zelfs de vroegere voorstanders er van walgden, en vermoedelijk met het oog op dergelijke kunstgrepen, en zulke parlementaire taktiek, zich thans in Frankrijk, meent men, zoo weinig begeerte ter herkrijging van dien regeringsvorm openbaart. In het belang van onzen constitutionelen regeringsvorm, welken ik wensch te behouden, zoude ik het betreuren, wanneer bij het Nederlandsche volk ingang vond het denkbeeld, dat ook hier dergelijke praktijken worden aangewend. Reeds heeft men in de dagbladen daarop veelvuldig gezinspeeld, en wat erger is, in deze Kamer is reeds ook door vorige redenaars daarvan gesproken. Ik betreur dit zeg ik; de eerlijke Nederlander hecht zich aan zulke instellingen niet, wanneer die tot dergelijke misbruiken aanleiding kunnen geven; de goede trouw, het regt door zee, blijft hem boven alles lief, en ik geloof dat ik in zijn naam spreek als ik zeg: dat hij geen sympathie kan gevoelen voor eene Regering, die zelfs den schijn van partijdigheid niet weet te vermijden, en uit dien hoofde niet boven verdenking verheven is.

Wanneer het der Regering, zoo als ik geloven mag, opregt te doen is om met gemeenschappelijk overleg de spoorwegzaken te regelen, waarom dan de rigting der lijnen, voor zoover het Rijk daartoe zou willen bijdragen, niet door de wet zelve vastgesteld? Waarom niet toegegeven aan dat allezins billijk verlangen?

Ik keer op nieuw tot onze spoorwegen terug. Ik verkies, wanneer ik kiezen kan, *Staatsbanen* en liefst niet zoo'n *mixtum quid*, als door de verleende concessie zou worden in het leven geroepen: daar stel ik mij weinig goeds van voor.

Tot staving: dat ook voor ons land zuivere staatswegen, wat de hoofdlijnen aangaat, de voorkeur verdienen, beroep ik mij op de gronden straks uit de vroegere stukken en redevoeringen afgeleid, en mede ook nog op het betoog, hetwelk in het adres van den gemeenteraad van Utrecht, aan deze Vergadering reeds in October 1858 ingediend, is opgenomen; waarbij, zoo als eertijds door den Minister van financiën, op het bezwaar dat er in gelegen is om »*een monopolium ten behoeve van particulieren te vestigen*" gewezen wordt. Ik maak ook hier die gronden tot de mijne en zeg:

»Het is toch niet te ontkennen, dat spoorwegen, door den aard der onderneming monopoliën zijn, en daardoor buiten den kring der algemeene nijverheid vallen, die concurrentie tot noodzakelijken grondslag heeft.

»Gelukkig wordt thans algemeen erkend, dat monopolien in handen van particulieren, hoogst nadeelig voor het algemeen belang zijn, en spoorwegen maken hierop geen uitzondering.

»Bewust van het nadeel van monopolien, gaan de regeringen slechts schoorvoetende en angstig tot het verleenen van concessien over, in welke, uit vrees van te weinig waarborgen te hebben, bepalingen opgenomen worden, die de ondernemingen noodeloos belemmeren, of ze voor de geldschieters bezwarend maken. . . . . .

»De aanleg en exploitatie van de spoorwegen door den Staat, in werkelijkheid eene associatie zijnde, aan welke elk burger deel neemt en in verhouding zijner middelen bijdraagt, geven, naar het ons voorkomt, alleen de noodige waarborgen, en hoezeer dit, door velen erkende beginsel door anderen wordt bestreden, zoo geschiedt dit met redenen, die, om zoo te zeggen, daar buiten zijn, die met het beginsel niets gemeen hebben, en de quaestie tot op het terrein van directe finantiele uitkomsten doen afdalen.

»Had men dezelfde berekeningen voor andere, door den Staat daargestelde middelen van communicatie doen gelden, dan bestonden de meeste derzelve niet, en waren onze rivieren thans nog onbevaarbaar. . . .

»Wij bekennen dat die berekeningen eenige waarde hebben indien spoorwegen zonder offer van den Staat verkregen kunnen worden, maar zijn hoogst belangrijke, zoowel tijdelijke als voortdurende bijdragen uit 's Rijks schatkist onmisbaar, moeten de werken eigenlijk met het geld van den Staat tot stand gebragt en de exploitatie in wezenlijkheid op zijne kosten gedreven worden, dan verliezen die berekeningen hare waarde en koopt de schatkist inderdaad voor anderen een monopolie.

»Wij kunnen ook de bewering niet beamen, dat de aanleg en exploitatie van spoorwegen voor rekening van den Staat, veel kostbaarder en nadeeliger moeten zijn, dan indien zij door particulieren geschieden, en vooral niet wanneer particulieren het met geld van den Staat zullen doen.

»Het is er verre van af, dat het beheer door maatschappijen zich steeds door zuinigheid, naauwgezetheid en eerlijkheid onderscheidt, en naar onze overtuiging bestaan er voldoende middelen om ook voor den Staat een zuinig beheer te verkrijgen, waartoe welligt het vertrouwen van het bestuur der spoorwegen aan een van de Regering uitgaand doch speciaal daartoe aangewezen en eenigzins zelfstandig ligchaam, veel zoude kunnen bijdragen.

»Zwaarder offers dan die, welke thans door particulieren van de schatkist geëischt worden, zal de exploitatie voor rekening van den Staat wel niet vorderen, en mogt dit onverhoopt het geval zijn, dan brengt de eigen exploitatie aan de natie, zoowel direct als indirect, voordeelen aan, die tegen die geldelijke nadeelen ruimschoots zullen opwegen.

»Meer dan eenige andere Staat heeft Nederland er belang bij, dat zijne middelen van vervoer zich niet in handen van monopolisten bevinden, van wie het doel is, niet het vervoer, niet het beantwoorden van den weg aan zijne bestemming, maar alleen het verkrijgen van gunstige geldelijke uitkomsten.

»Doch het is vooral onze verhouding tot België, onzen concurrent op de Duitsche markt, die het wenschelijk maakt, dat onze spoorwegen niet in handen van particuliere ondernemingen komen.

»Meester van de hoofdlijnen der spoorwegen, regelt het Belgiesch gouvernement de tarieven, niet met het oog op hunne finantiele uitkomsten, maar in het belang van den handel, en het schroomt niet aanzienlijke uitgaven voor het materieel der spoorwegen te doen daar, waar de concurrentie met Nederland dit vordert.

»Volgens geheel andere beginselen handelen de spoorwegmaatschappijen, die de onmiddellijke voor- en nadeelen van het vervoer naauwkeurig wikken en wegen, zich niet geroepen achten aan den handel eenig offer te brengen, en niet bij magte, of niet gezind zijn, bij stremming der scheepvaart, in de behoeften van het vervoer te voorzien. Het is in zulke oogenblikken, wanneer het geheele vervoer in handen van de bezitters van het monopolie overgaat, dat de handel er al de nadeelen, al het ongerief, al het onvoldoende en willekeurige van ondervindt."

Die gronden herhaal ik hier, en neem de vrijheid naar de verdere ontwikkeling in het adres zelf te verwijzen. Ze zijn voor zooveel mij bekend is, nooit voldoende wederlegd. Bij de behandeling van het gezegde adres in de gemeenteraad, zeide daar een onzer bekwaamste staathuishoudkundigen, lid der commissie, die het ontwierp, het volgende:

»De vraag nu of het beter is dat de Regering de spoorwegen aanlegge, dan wel dat werk aan particulieren overlate, is niet absoluut te beslissen. Het antwoord daarop te geven hangt van omstandigheden af. In één land zal het veel beter zijn dat particulieren het doen, in een ander zal dit onuitvoerbaar wezen, en zal het wenschelijk zijn dat de Regering het doet. Dat dit soms het geval is, en dat de behandeling der Regering met goeden uitslag bekroond wordt, is in België gebleken. België is den anderen Staten op het vasteland voorgegaan in het bouwen van spoorwegen, en dat is geschied door de regering. Nu is men in Belgie den minister, die dat werk ten uitvoer gebragt heeft, nog dankbaar voor zijn moed en volbarding. Een voorbeeld dus, dat het raadzaam kan zijn. Ik ontken dat het ontwijfelbaar zoude zijn,

dat de regering altijd slechter en duurder spoorwegen aanlegt en administreert, dan particulieren. Indien de vorige spreker zooveel op spoorwegen gereisd had als hij die nu het woord voert, zou hij waarschijnlijk van een ander gevoelen zijn. In Duitschland verheugt men zich als men op eene staatsbaan komt, want daar zijn de ambtenaren verantwoordelijk aan de regering, en er wordt gezorgd dat de reizigers goed behandeld worden; maar bij maatschappijen, waar het er slechts op aan komt dividenden te winnen, is dat geenszins het geval; men weet, de reizigers hebben geene keus en hunne belangen staan op den achtergrond. Daaruit besluit ik niet, dat het *altijd* beter is; doch wanneer wordt voorgesteld, dat het zal geschieden *ten koste van den Staat*, dat de Staat zal waarborgen eene hoogere rente dan waartegen hij zelf geld leenen kan, dan is het verkieslijk dat de Staat zelf het werk doet volbrengen. De Staat kan dan zorgen, dat de spoorwegen volgens het beste plan, onder het beste toezigt aangelegd en op de beste wijze geadministeerd worden."

Zoo uiten zich mannen van studie, van kennis en ondervinding, en waarom zou men dan nog aarselen — zoo als men dit reeds veel te lang deed — om bij totaal gebrek aan partikulieren ondernemingslust, die de risico op zich neemt, — en nu die proef geheel en al mislukt is — het voorbeeld van Belgie te volgen. Veel spoediger, veel regelmatiger zal men voortwerken, veel minder voorloopig geschrijf, gewrijf en gekijf zal er noodig zijn, wanneer de Regering met een vast plan, door de wetgeving in de hoofdzaak goedgekeurd, voor oogen, de handen aan het werk slaat. Wij hebben geld en crediet meer dan eenig particulier, meer dan het naburig Belgie, toen dat land de onderneming, met zulk een gunstig gevolg bekroond, voor 25 jaren begon.

Ik hoorde onlangs beweren, dat velen in Belgie, de staatsbaan moede, de overdragt daarvan aan eene particuliere maatschappij wenschten. Mijne onderzoekingen hebben mij van het tegendeel overtuigd. Wel is waar was daar eenigen tijd geleden eenige agitatie kunstmatig in dien zin in het leven geroepen, waarbij, meent men, toen eigenbelang van hooggeplaatste personen niet buiten het spel bleef, maar spoedig heeft die weer plaats gemaakt voor bijna algemeene ingenomenheid met de staatsbaan en de explotatie daarvan van rijkswege. Ik heb hier voor mij (voor zoo veel dit punt betreft) een centraal verslag in het vorige jaar in de Chambre des Deputés uitgebragt, dat daarvan een sprekend bewijs oplevert.

Bij de aanvraag aan de Kamers in het vorig jaar door het Belgiesch goevernement van een crediet van 11,115.000 francs ter voltooijing — (parachavement) — der ijzeren staatsbanen, luidde het rapport der centrale afdeeling eenstemmig, zonder voorbehoud (sans restriction), gunstig. Als voorzitter door den heer *Verhaegen* onderteekend, ademde het eene zeer greote vooringenomenheid met de staatsbaan; het beweerde dat de tegenstand tegen de exploitatie daarvan door den Staat — tegenstand zoo als het heette, — van speculateurs en theoretici — hoe langs hoe meer verminderde, en genoegzaam ophield. »Wie zou nu nog durven zeggen, zoo leest men daar, dat de staatsbaan is de kanker van 's lands financiën, nu wij dagelijks de inkomsten zien toenemen in eene mate, die de vreugd, de roem, en het fortuin zou uitmaken van elke particuliere maatschappij." Eenstemmig werden die gevoelens gedeeld, en de railway nationaal, — de staatsbaan, — geprezen.

Het is voor de eerste maal dat wij eigenlijk over de spoorwegzaken bepaald beraadslagen, en ik mijne meening uiten kan. Bij motie's van orde komen de zaken meestal te onrijp ter tafel. Gene voorafgaande mededeeling in de afdeelingen of schriftelijke gedachtenwisseling met de Regering heeft plaats gehad; slechts zeldzaam is men voorbereid. Ik ben dus in het algemeen tegen de handelwijze, om belangrijke vraagpunten bij motie's van orde te praejudicieren. Ik gaf derhalve mijne stem aan de bekende motie van orde, de spoorwegen betreffende, *uit dien hoofde* niet, maar ook *daarom* niet, omdat ik aan de staatsbaan voor Nederland, na rijpe overweging, meen de voorkeur te moeten

Nogtans *variis modis bene fit*: men
schillende wijze tot eene goede uitkom
wil niet te veel aan den vorm blijven
verlang spoorwegen, — en zoo zich eene
derneming voordoet, die op aannemelijk
den de zaak wil op zich nemen en tot
gen, dan zal ik, ofschoon ik de voor
staatsbaan blijf geven, mij tegen de
niet verzetten, mits zoo daarvoor bij
dersteuning van rijkswege, onder we
ook moet worden verstrekt, ook de
het algemeen belang zij; en liefst zal ik
val schenken aan eene onderneming, die
eene Nederlandsche en geene vreemde
heeten mag. Want ook daarin ligt voor
waarde. De invloed, die zulk eene mag
schappij kan uitoefenen, wordt groot
een klein land. In oppositie met de
kan zij door haar veelvuldige vertakking
merendeels invloed op den gang der
oefenen, en uit een staatkundig oogp
invloed nog meer te vreezen, wanneer
schappij eigenlijk in handen van buiten
die wel eens de diplomatie van hun
roepen, om hunne belangen te doen gelden
tot lastige verwikkelingen kan aanleiding
hunne handelsbelangen wel eens meer
Nederland zoude kunnen bevorderen.
voorkeur eene Nederlandsche associatie,
zoodanig eene, waarbij de buitenlandsche
niet overwegend zich gevoelen doet, en
komt mij de laatste aanvraag uit Amste
de heeren *Wolterbeek* c. s. zeer aanbeveli
voor.

Ik zal mij voor het oogenblik bij deze
beschouwingen hierbij bepalen, mij voorb
om later, zoo dit mogt noodig zijn,
of ander meer speciaal, centraal of card
terug te komen.

Snelpersdruk van L. E. BOSCH EN Z